VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 33)
z dnia 13 września 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 33)

13 września 2012 r.

Komisja Skarbu Państwa obradująca pod przewodnictwem posła **Adama Szejnfelda (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- informację Ministra Skarbu Państwa o aktualnej sytuacji i perspektywach zmian własnościowych PLL LOT S.A. oraz spółek powiązanych z PLL LOT S.A.

W posiedzeniu wzięli udział: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Sebastian Czecharowski** główny specjalista w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, **Stanisław Jarosz** p.o. dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Tomasz Kądziołka** p.o. prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Marcin Piróg** prezes zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. wraz ze współpracownikami, **Janusz Krynicki** prezes zarządu LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o., **Piotr Słupski** członek zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych S.A., **Ireneusz Oziembała** zastępca przewodniczącego Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT S.A. wraz ze współpracownikami, **Romuald Piaściński** prezes zarządu Spółki Pracowniczej LOT Air, członek zarządu Związku Zawodowego Pilotów Liniowych PLL LOT S.A. wraz ze współpracownikami, **Robert Zieliński** członek Rady Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych wraz ze współpracownikami, **Henryk Zimakowski** mniejszościowy akcjonariusz PLL LOT S.A. oraz **Jerzy Modzelewski** były pracownik PLL LOT S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Wiesław Kozioł, Iwona Kubaszewska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. To kolejne posiedzenie naszej Komisji w tym tygodniu, dzisiaj poświęcone tematowi rozpatrzenia informacji Ministra Skarbu Państwa o aktualnej sytuacji i perspektywach zmian własnościowych PLL LOT S.A. oraz spółek powiązanych z PLL LOT S.A.

Witam bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu pana ministra Baniaka, a także pana prezesa Marcina Piróga, wszystkich pozostałych prezesów, wiceprezesów, członków zarządów spółek powiązanych, dyrektorów departamentów, współpracowników, konsultantów i ekspertów. Oczywiście serdecznie witam panie posłanki i panów posłów, członków Komisji oraz wszystkich naszych gości.

Przed posiedzeniem otrzymaliście państwo materiały, także na piśmie. Przypomnę, że jest bardzo obszerny materiał Ministerstwa Skarbu Państwa liczący osiemnaście stron, datowany na dzień 11 września 2012 roku. Jest też materiał pod nazwą „Prezentacja zarządu PLL LOT S.A.", datowany na dzień 13 września 2012 roku, czyli bardzo aktualny. Są to „Aktualne wyniki PLL LOT S.A. na tle sytuacji rynkowej w branży".

Tutaj mam tylko jedno pytanie, żebyśmy przypadkiem nie popełnili jakiegoś błędu. Chyba, że błąd jest na materiale, ponieważ na tejże prezentacji jest adnotacja „tajemnica LOT". Jest ona w prawnym górnym rogu, panie prezesie. A więc najpierw chciałbym zapytać, czy jest to materiał tajny, poufny czy też nie, czy możemy go tutaj kolportować i prezentować. Proszę bardzo najpierw o odpowiedź na to pytanie. Dobrze?

Prezes zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. Marcin Piróg:

Jest to tajemnica przedsiębiorstwa. Oczywiście jest to materiał, który jest dostępny dla członków Komisji, ale proszę o jego nierozpowszechnianie.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Tak, tylko że posiedzenie jest otwarte. Przypominam panu prezesowi i wszystkim niezorientowanym, że otwarte, jawne posiedzenia komisji są normą i standardem. Wyjątkiem są posiedzenia zamknięte, niejawne. Materiały, które tu posiadamy, są nie tylko ogólnodostępne, ale także nagrywana jest dyskusja. Z tego jest drukowany potem biuletyn w wersji papierowej, jest on także w wersji elektronicznej. Mało tego, posiedzenie komisji jest relacjonowane na żywo, on-line w Internecie.

A więc zanim przystąpimy do pracy, oczywiście tylko w zakresie tegoż materiału, wolałbym mieć deklarację pana prezesa, że jednak jest to publiczne. Jeżeli nie jest publiczne, będziemy musieli państwu zabrać, poprosić o oddanie materiału i nierozpowszechnianie go. Potem najwyżej na innym posiedzeniu albo możemy omówić ten właśnie materiał jako niejawny, albo przygotujecie państwo materiał – mieliśmy już takie przypadki z innymi przedsiębiorstwami – z którego wyeliminujecie te informacje, które stanowią co najmniej tajemnice przedsiębiorstwa, handlowe, a cóż dopiero tajemnice innego typu. A więc decyzja, panie prezesie, należy do pana.

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Marcin Piróg:

Koryguję. Jest to materiał, z którego zdejmiemy klauzulę „tajemnica LOT".

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

A więc możemy obradować na bazie tego materiału i zapoznawać się z nim. Dobrze. Wyjaśniliśmy sobie tę wątpliwość.

Przystępujemy do obrad. Jako pierwszemu oddam głos panu ministrowi. Jeżeli pan minister będzie chciał, żeby jego wypowiedź była uzupełniona przez inne osoby, proszę bardzo. Potem oddam głos panu prezesowi, który zaprezentuje nam już nie tajny, nie poufny materiał. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Dziękuję za wywołanie tego tematu. Tematu, którym Wysoka Komisja raczy się zająć. Chciałbym traktować to nasze dzisiejsze spotkanie jako wyraz wspólnej troski o losy naszego narodowego przewoźnika.

Jeżeli chodzi o materiał, jakim za chwilę podzieli się pan prezes Piróg, chcieliśmy być maksymalnie otwarci, jeżeli chodzi o członków Komisji Skarbu Państwa. Wszystko to, co można było pokazać, zostało przedstawione w materiale. Podobnie będzie okazja zapoznać się z owymi informacjami w prezentacji pana prezesa Piróga, o którą za chwilę poproszę.

Bardzo krótko, panie przewodniczący, o ogólnej sytuacji branży lotniczej, szczególnie w Europie. Przypomnę, ponieważ jest to informacja publiczna, wiadoma, że mamy do czynienia z wysokim wzrostem cen paliw. W latach 2009-2012 jest to wzrost o około 150%. Dochodzą opłaty za emisję dwutlenku węgla, jak też najwyższe opłaty lotniskowe na świecie. Jeżeli chodzi o sumę – można to policzyć – jaką zależności te generują, w skali Europy sięgamy blisko 30.000.000 tys. euro.

Jeżeli chodzi o prognozę tegoroczną, to stowarzyszenie, które zrzesza światowe linie lotnicze prognozuje, że rok 2012 zakończy się dla linii lotniczych na świecie ogólnym wynikiem na poziomie około 3.000.000 tys. dolarów. Na tym tle gorzej wypadają linie, które działają w Europie, które według prognoz stowarzyszenia łącznie mają wygenerować stratę na poziomie 1.500.000 tys. euro. Nie bez znaczenia jest fakt, że w tym roku upadło już dziesięć, właściwie jedenaście linii lotniczych, czyli możemy mówić, że statystycznie co miesiąc obserwujemy upadek półtorej linii lotniczej. Do najbardziej znanych przykładów należy węgierski Malev i hiszpański Spanair. Obok tego jest wiele innych mniejszych linii lotniczych.

Jeżeli chodzi o kondycję ekonomiczno-finansową naszych linii lotniczych, naszego narodowego przewoźnika, to sytuacja ta jest wypadkową sytuacji branży europejskich przewoźników lotniczych. Podobnie jak w Europie, główną determinantą wygenerowanych przez spółkę wyników finansowych są koszty paliwa, co jak powiadam, dość mocno odbija się dzisiaj negatywnym wynikiem finansowym spółki. Co istotne, co zwłaszcza w tej sytuacji należy podkreślać, strata generowana przez LOT jest z roku na rok coraz

niższa. W tych trudnych warunkach zbliżamy się do zera. Zakładam, że wynik finansowy LOT-u na koniec tego roku będzie wynikiem ujemnym.

To, co interesujące, co można, powiedzieć rokuje nadzieje, to fakt, że Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. rosną, jeżeli chodzi o przewóz pasażerów. Mówię o liczbie przewiezionych pasażerów. Opowie o tym za chwilę pan prezes Piróg. Podobnie funkcjonowanie LOT-u jest coraz lepiej oceniane zarówno przez stowarzyszenie linii lotniczych, jak też przez największy alians lotniczy, którego członkiem jest LOT, czyli Star Alliance.

W związku z sytuacją, jaka jest, w spółce prowadzone są procesy naprawcze, procesy restrukturyzacyjne, polegające z jednej strony na zmianach wewnątrz spółki, na wprowadzaniu nowych modeli biznesowych, ale również, co nie jest tajemnicą, na wychodzeniu spółki ze zbędnego dla jej działalności majątku, czyli na skupianiu się na absolutnie biznesowej działalności LOT-u.

W ostatnich miesiącach dość głośno mówiło się o potencjalnym inwestorze dla LOT-u. Bezpośrednio i przez swoich doradców w ostatnim czasie przeprowadziliśmy wiele rozmów z liniami europejskimi, że wspomnę Air France, British Airways, Lufthansę, ale także z liniami spoza Europy jak chociażby Etihad, Turkish Airlines. Ten ostatni wydawał się być dość poważnie zainteresowany, ale jak tłumaczył, w wyniku takiej a nie innej sytuacji na rynku przewozów lotniczych na dzisiaj zawiesił swoją decyzję, stwierdzając, że w dniu dzisiejszym nie jest zainteresowany akwizycją LOT-u.

To, co podnoszą inwestorzy, zwłaszcza inwestorzy spoza Europy, to ograniczenia w zakresie potencjalnego zbycia udziałów w spółce. To, co boli inwestorów spoza Europy, to po pierwsze, rozporządzenie nr 1008 Parlamentu Europejskiego i Rady Europy, w którym jest mowa o tym, że podmioty, osoby fizyczne, prawne z Europy powinny posiadać większość udziałów w europejskich liniach lotniczych tak, żeby utrzymać status przewoźnika wspólnotowego. Dodatkowo mamy, w cudzysłowie, naszą nakładkę, czyli ustawę o PLL LOT S.A., która jest jeszcze bardziej restrykcyjna niż regulacje europejskie, a która nakłada na państwo obowiązek utrzymywania swojego udziału na poziomie przekraczającym 50%. Wydaje mi się, że – będę wdzięczny za sugestie, opinie panów posłów – warto rozważyć możliwość odejścia od tej regulacji, pozostania przy regulacji europejskiej tak, żeby w okresie lepszej prosperity dla branży lotniczej można było mówić realnie o poszukiwaniu inwestora, zwłaszcza jeżeli mówimy o inwestorze branżowym.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

To tyle tytułem wprowadzenia. Jeżeli pan przewodniczący zgodzi się, bardzo proszę o prezentację pana prezesa Piróga na temat aktualnej sytuacji w spółce, o pokazanie słabych i dobrych stron, zagrożeń i szans dla naszej spółki lotniczej.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Marcin Piróg:

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo!

Pozwolę sobie zabrać dziesięć minut i przedstawić państwu sytuację LOT-u na tle branży, a także wyjść trochę poza LOT, poza Polskę, pokazać, jak to wygląda na świecie, i może rozwinąć kilka wątków, które poruszył pan minister.

Najpierw przejdę przez sytuację na świecie. Tutaj macie państwo wykres, na którym pokazywane są indeksy linii lotniczych w zależności od tego, na jakim kontynencie się znajdują. Indeks 100 to cena z roku 2000. A więc jest to ostatnie dziesięć lat. Jak widać, oprócz linii azjatyckich, które jakoś sobie radzą, linie europejskie czy amerykańskie to 50% wartości tego, co linie te miały dziesięć lat temu. Są straty w ostatnich dziesięciu latach. Jeżeli mówimy o całym świecie, sześć lat na dziesięć to była strata. Jeżeli skupimy się na Europie, to przewoźnicy europejscy dziewięć z dziesięciu ostatnich lat zamknęli stratą. Powodów jest dużo. Głównym czynnikiem, o czym wspomniał już pan minister, są ceny ropy. Na następnym wykresie zobaczą państwo, jakie zmiany ceny obserwowaliśmy w ciągu ostatnich pięciu lat.

Średnio dla linii lotniczych, które mają siatkę połączeń, koszty paliwa stanowią 30% wszystkich kosztów. Rachunek w przypadku LOT-u w tym roku wynosi około 1.000.000 tys. zł. Łatwo zobaczyć, że gdybyśmy cofnęli się dwa, trzy lata wstecz, rachunek ten

byłby rzędu 400.000 tys.-500.000 tys. zł, czyli 500.000 tys. zł gotówki więcej zostałaby w spółce. Nasz wpływ na to jest bardzo umiarkowany. Zjawisko, które w tej chwili obserwujemy, są to ceny, które są już zakorzenione w stały sposób. Kryzys, który mieliśmy w roku 2008, trwał tylko kilka miesięcy. Widać, że okres ten szybko się skończył. Wróciliśmy do niskich poziomów ropy na poziomie 40-50 dolarów. W tej chwili jest 115 dolarów. Pomiędzy kwietniem a czerwcem mieliśmy okres, kiedy była nadzieja, że ceny spadną. Spadły na chwilę poniżej 100 dolarów. W przypadku LOT-u w aktualnej sytuacji, przy naszej obecnej siatce, poniżej 100 dolarów spółka generowałaby zysk. Na poziomie 115 dolarów... W tej chwili to się zmieni, o czym powiem za chwilę. 115 dolarów jest to cena, przy której nie jesteśmy w stanie generować zysku.

Tutaj może trochę pogłębię to, co mówił pan minister. Są to wyniki kwartalne na kontynentach. Jak widać, obserwujemy, że poza Ameryką Północną wyniki na wszystkich kontynentach pogarszają się. Jeżeli chodzi o Europę, strata, którą widzicie państwo po prawej stronie, jest prawie dwukrotnie większa niż strata, którą linie europejskie generowały w zeszłym roku. Wracając do naszych wyników, LOT jest spółką, która nie pogarsza wyników. W tym roku, jak powiedział pan minister, prawdopodobnie będzie to strata, ponieważ dużo zależy od cen ropy w ostatnich czterech miesiącach, aczkolwiek będzie to wynik znacznie lepszy od ubiegłorocznego. Do tego też przejdę.

Może jeszcze odniosę się do tego, co widać. Jest to słupek minus 1,57. Przez pierwsze sześć miesięcy linie europejskie zrzeszone w stowarzyszeniu AEA wygenerowały stratę w wysokości 1.570.000 tys. euro. Wyprzedzając państwa pytania, jeżeli zapytacie państwo, jaką stratę miał LOT, powiem, że nasz udział w tym wynosi 0,03.

Prognozy na rynku europejskim nie są optymistyczne. Czy powołamy się na IATA czy na AEA, czyli stowarzyszenie przewoźników europejskich, Europa kończy pod kreską. Widać, że od trzech lat mamy sytuację, która z roku na rok pogarsza się.

Po to, żeby trochę wyjść poza linie lotnicze, powiem, że na spotkaniach, na których dyskutujemy o przyszłości linii europejskich, AEA podnosi, że nasze linie są obciążane coraz większymi kosztami, na które nie mamy wpływu, kosztami zewnętrznymi, np. opłatami lotniskowymi, opłatami przelotowymi. Koszty wewnątrz organizacji, na które mamy wpływ – jak państwo widzą, są to słupki z lewej strony – w ciągu ostatnich dziesięciu lat spadły o 20%. Jednocześnie jesteśmy obciążeni, koszty zewnętrzne rosną.

W łańcuchu wartości branży lotniczej widać, że wszyscy zarabiają na tym biznesie, tylko nie linie lotnicze. Nie jest to tylko kwestia Europy, jest to świat. W skali świata linie lotnicze nie zarabiają, a patrząc na wszystkie około lotnicze biznesy, mamy marże, które wynoszą od 3 do 22%, jeżeli mówimy o leasingodawcach samolotów.

Teraz trochę o przewozach. Z lewej strony macie państwo to, co w cyklu miesięcznym raportuje stowarzyszenie przewoźników europejskich. Jest to z roku na rok wzrost liczby pasażerów. Miesiące od stycznia do sierpnia. Jaśniejsze słupki to AEA. W ciągu sześciu miesięcy jest wzrost o 3,9%. Na tym tle bardzo dobrze wypada LOT, który rośnie w dwucyfrowym tempie. Pomimo że w lipcu i sierpniu w Europie była stagnacja i linie właściwie nie rosły, wzrost stanął, zanotowaliśmy rekordowe wyniki. W lipcu po raz pierwszy przewieźliśmy 500 tys. pasażerów, a wzrost w sierpniu wyniósł 22%. Tutaj są tylko przewozy wewnątrz Europy, cała siatka to 22% wzrostu.

To, co cieszy i przekłada się na wyniki finansowe, to zapełnienie samolotów. Widać to z prawej strony. LOT historycznie zawsze był poniżej średniej europejskiej, zapełnienie samolotów było o dwa, trzy punkty niższe. Obserwujemy w tej chwili to, że od maja notujemy wyższe wskaźniki zapełnienia naszych samolotów niż przewoźnicy europejscy. Dla przykładu kilka danych z innych linii lotniczych. W Unii Europejskiej jesteśmy linią, która rośnie najszybciej. Widać, że Turkish Airlines ma wyższy wzrost, aczkolwiek trzeba podkreślić, że Turkish Airlines ma nowe samoloty, to znaczy ma większe oferowanie. Oferowanie Turkish Airlines z roku na rok zwiększyło się o 22%. LOT ma podobne oferowanie, ponieważ liczba rejsów, które wykonujemy, jest podobna do zeszłego roku. To, co cieszy, to fakt, że tzw. linie lowcostowe, które rosną zdecydowanie szybciej niż tradycyjni przewoźnicy, poza Veulingiem, a jest to spowodowane przede wszystkim upadkiem Spanairu, też rosną wolniej niż LOT.

Teraz trochę o rynku krajowym. Na rynku krajowym, jak państwo wiecie, mieliśmy perturbacje związane z obecnością OLT pomiędzy kwietniem a lipcem tego roku. Nie wpłynęło to na naszą dynamikę przewozową – widać to na górnym wykresie – ponieważ mamy dwucyfrowy wzrost, a jest prognoza, że w tym roku w kraju przewozy zwiększymy o 30%, aczkolwiek wpłynęło to niekorzystnie na ceny biletów. Presja, którą wywierał nasz konkurent, była taka, że nie bylibyśmy w stanie zapełnić samolotu, sprzedając bilety po cenach, jakie mieliśmy wcześniej. Widać też tutaj wpływ jednostkowy cen, które spadły z poziomu 220-240 zł, jaki mieliśmy w zeszłym roku, do poziomu 160-180 zł. W tej chwili powoli to odbudowujemy.

To slajd, który pokazuje... Tutaj chciałbym się trochę zatrzymać. Jest to restrukturyzacja, którą spółka prowadzi od dwudziestu czterech miesięcy. Jak wcześniej powiedział pan minister, z roku na rok – pamiętacie państwo trendy – wyniki w Europie pogarszają się. Wynik LOT-u idzie do góry. W tym roku będzie znacznie lepszy od poprzedniego. Jest tak dzięki restrukturyzacji, którą prowadzimy zarówno od strony kosztowej, jak też od strony rozwojowej. Jeżeli podsumujemy sobie te dwa słupki, to efekt restrukturyzacji w roku 2010 i w roku 2011 to 492.000 tys. zł poprawy wyników w ciągu dwóch lat. W odniesieniu do naszych obrotów rzędu 3.000.000 tys. zł jest to imponujący wynik, ponieważ poprawa wyniku to 16% sprzedaży netto. Oczywiście nie w pełni przełożyło się to na poprawę wyniku, ponieważ jak państwo widzą, jednocześnie spółka o ponad 400.000 tys. zł miała wyższy rachunek paliwowy. Jeżeli tego by nie było i mielibyśmy ceny z końca 2009 roku, to już w zeszłym roku wynik nie wynosiłby minus 140.000 tys. zł, tylko byłoby to ponad 200.000 tys. zł zysku.

Ostatni slajd podsumowuje pierwsze siedem miesięcy tego roku. 14% pasażerów więcej na rozkładzie. Jak mówię, w sierpniu dynamika ta osiągnęła 22%, a więc naprawdę dużo, zwłaszcza że operujemy w Europie tak jak nasi konkurenci. 80% naszego biznesu to Europa i kraj. Jeżeli chodzi o wypełnienie, jest wzrost o 6%. Przewozy w klasie biznes, to na nich tzw. linie tradycyjne zarabiają. Co nas cieszy, między innymi dzięki wprowadzeniu programu Elite Fleet jest wzrost o 15%. Muszę się pochwalić, że w niezależnych testach, audytach prowadzonych przez audytorów Star Alliance spółka w ciągu ostatnich dwudziestu czterech miesięcy przeszła z dwudziestej ósmej, czyli ostatniej pozycji, mając 78% w compliance test, na pozycję nr 1, spełniając wszystkie wymagania jakościowe sojuszu. Obok All Nippon Airways jesteśmy jedyną linią w Star Alliance, która spełnia rygorystyczne wymogi.

Co nas boli, poza cenami paliwa, to presja na cenę, zwłaszcza w Europie. Wpływy jednostkowe nie rosną. Jest to spowodowane ogólną sytuacją w Europie, niepewnością. Stąd też, co widzicie państwo na dole, wpływy, które rosną w tempie 12%, rosną wolniej niż liczba pasażerów.

I ostatni obrazek, który chciałbym państwu przedstawić. Jest to nasz drugi samolot Dreamliner, który w tej chwili jest składany na linii. Na następnym slajdzie zobaczą państwo, kiedy samoloty te przylecą. Za dwa miesiące przylatuje pierwszy samolot. Pomiędzy listopadem a marcem będzie bardzo intensywny okres, będzie to wymiana całej floty samolotów długodystansowych na Dreamlinery. Od marca, dokładnie od dnia 3 marca 2013 roku tylko Dreamlinery będą obsługiwały całą naszą siatkę, siatkę, która w tej chwili składa się z lotów do Chicago, Nowego Jorku, Toronto i Pekinu.

Jako zajawkę przedstawię reklamę, którą już niedługo zobaczycie państwo w telewizji, która jest kontynuacją naszej kampanii wizerunkowej. To ostanie brakujące ogniwo. Linia tradycyjna to linia, która powinna zarabiać pieniądze i zarabia przede wszystkim na tzw. long-haulu, czyli na lotach długodystansowych. To, co w tej chwili nas bolało, za kilka miesięcy stanie się naszą przewagą konkurencyjną. Nawet przy poziomach cen ropy, które dzisiaj obserwujemy, pozwoli nam to być spółką nie tylko z najmłodszą i najnowocześniejszą flotą, ale także spółką, która zarabia pieniądze. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję państwo. Macie państwo materiały, i z Ministerstwa Skarbu Państwa, i z zarządu PLL LOT S.A. Były wystąpienia wprowadzające. Teraz otwieram dyskusję. Proszę bardzo, pan poseł Aziewicz. Potem pan poseł Szałamacha.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo!

Pierwsze pytanie, jakie się nasuwa po wysłuchaniu wystąpień, i pana ministra, i pana prezesa, to pytanie tak naprawdę o przyszłość. Przedstawiliście panowie dosyć dokładnie otoczenie zewnętrzne, w jakim funkcjonuje LOT. Sytuacja, jaka jest, w mojej ocenie jest jednak efektem wielu zdarzeń z przeszłości. W pracach Komisji uczestniczę od wielu lat, widziałem wielu prezesów. Mam wrażenie, że na aktualną sytuację nałożył się cały ciąg wydarzeń pewnej niemocy decyzyjnej w kontekście wyboru strategicznej drogi dla LOT-u. Mam wrażenie, że w tej chwili same działania restrukturyzacyjne, ze wszech miar oczywiście potrzebne i doceniane przez Wysoką Komisję – tak sądzę, ale zobaczymy, jaka będzie dyskusja i jaką puentę Komisja przygotuje, jeżeli uzna to za stosowne – nie wystarczą. Brakuje strategicznej wizji, prostej odpowiedzi na pytanie, co rząd zamierza dalej zrobić ze spółką LOT. Rozumiem, że pierwsze podejście do prywatyzacji nie udało się. Prawdopodobnie – tak to oceniam – w tej chwili nie widać dobrego inwestora. Tak też odczytałem materiał, że rząd wspólnie z zależną od niego spółką zamierzają czekać na lepsze czasy. Rozumiem, że czekanie to powinno być czekaniem powiązanym z działaniem, z aktywnym działaniem, które ma prowadzić do określonego celu. W materiale i w wystąpieniu celu tego jednoznacznie nie widzę.

Jest też pytanie, jak rząd ocenia np. aktualny stan prawny, w którym się znajdujemy. Czy w międzyczasie nie powinniśmy zmienić ustawy, która w mojej ocenie obniża wartość LOT-u, utrudnia elastyczność w negocjacjach z inwestorem? Być może się mylę, dlatego poproszę o rozwinięcie tego wątku. Są to chyba sprawy, które zależą od nas. Ceny paliw na świecie nie zależą od nas, natomiast kwestie regulacyjne już tak. Co możemy zrobić, żeby doprowadzić LOT do dobrej puenty, żeby firma ta funkcjonowała dalej i funkcjonowała lepiej? A więc będę wdzięczny za mocniejsze zaakcentowanie w dalszym toku dyskusji tego, jak rząd wyobraża sobie przyszłość Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję. Pan poseł Szałamacha. Przygotowuje się pan poseł Suski.

Poseł Paweł Szałamacha (PiS):

Szanowni państwo, ostatnie cztery lata w spółce LOT to jedno wydarzenie pozytywne, to znaczy skupienie pełni akcjonariatu w ręku Skarbu Państwa. Wyrażam za to uznanie. Funkcjonowanie z syndykiem po liniach Swissair był dysfunkcjonalne. Miałem możliwość doświadczenia tego.

Jest także bilans negatywny. W jednej z odpowiedzi na moje interpelacje zliczona strata z ostatnich czterech lat to ponad 1.000.000 tys. zł. Prześliznęliście się państwo nad podstawową przyczyną tego stanu rzeczy, czyli niefortunnymi decyzjami już w 2008 roku. Na wykresie widzieliśmy szczyt notowań ropy naftowej. Wówczas zawarto wieloletnie kontrakty na dostawy paliwa. Konsekwencje wobec spółki są oczywiste. Dodatkowe pytanie, które zapewne tutaj padnie, to czy osoby, które podejmowały owe decyzje, a które oczywiście już dzisiaj nie funkcjonują w spółce, poniosły konsekwencje.

Jaka następnie była odpowiedź Skarbu Państwa, odpowiedź spółki? Jest to proces, który państwo nazywają restrukturyzacją. Oczywiście zmiany wewnątrz firmy, próby negocjacji umów z dostawcami, ale także najbardziej kontrowersyjny element, czyli wyodrębnianie i sprzedaż poszczególnych firm na zewnątrz.

W teorii zarządzania, budowania racjonalnych firm przez wiele lat była mocna teoria outsourcingu. W moim przekonaniu spółka dochodzi do kresu racjonalnego outsourcingu, racjonalnego outsourcowania wszelkiej działalności poza firmę. Sam pan prezes w swojej prezentacji pokazał dwa pola, na których zarabia się w biznesie lotniczym, czyli catering i obsługa samolotów. Wobec tego jest pytanie, dlaczego firmy te są już sprzedane bądź przewidziane do sprzedaży skoro potencjalnie można na tym zarabiać.

Restrukturyzacja ma, jak mówię, aspekt biznesowy, ekonomiczny, czyli osiąganie progu, po którym spółka *de facto* zostaje wydmuszką i wiązką kontraktów. W pewnym momencie może ona utracić funkcjonalność, ponieważ formalnie będą powiązania

umowne ze wszystkimi firmami na zewnątrz, z firmą handlingową, z firmą cateringową, itd., ale LOT jako całość nie będzie sprawnie funkcjonującą maszyną.

Oczywiście jest aspekt prawny, czyli to, o czym państwo wspominaliście, ustawa, która nakazuje Ministrowi Skarbu Państwa utrzymywanie 51% udziałów w spółce LOT. Otóż, w moim przekonaniu bardzo ciekawym pytaniem jest to, czy można wyodrębnić i sprzedać gros aktywów LOT-u i pozostawić Ministra Skarbu Państwa z 51% w spółce, w której niemalże nic nie ma. Nie podejmowałbym tego ryzyka, panie ministrze, ponieważ *de facto* jest to bardzo blisko deliktu konstytucyjnego. To pan jako wiceminister Skarbu Państwa odpowiada przede wszystkim za przestrzeganie ustaw, ale także za procesy prywatyzacyjne.

Jest jeszcze jeden aspekt poruszania się na granicy ustaw, który mogliśmy dobrze zobaczyć w przypadku niedoszłej transakcji z Turkish Airlines. Otóż, proszę mnie skorygować, ale nie jestem świadomy co do tego, żeby Minister Skarbu Państwa wybrał swojego doradcę prywatyzacyjnego. W prasie nie ukazało się ogłoszenie przewidziane ustawą o komercjalizacji i prywatyzacji o otwarciu procesu. *De facto* był prowadzony proces rozmów z linią turecką, tworzony klimat, że inwestor już jest uzgodniony czy nagrany, przedtem zanim Minister Skarbu Państwa dokonał tego, co nakazuje mu ustawa, wyceny firmy, itd. itd. W ostateczności Turcy wycofali się, ze swoich powodów. Czy te, które podali publicznie, są realne, rzetelne czy nie, to druga sprawa.

Stąd też powstaje podstawowe pytanie. Jeżeli Minister Skarbu Państwa, spółka i większość koalicyjna mają zamiar uchylić ustawę o PLL LOT S.A. tak jak przeprowadzili mniej lub bardziej, częściej mniej, sensowne ustawy dotyczące Poczty Polskiej S.A., dotyczące Przewozów Regionalnych, dotyczące sektora stoczniowego, to powinni przyjść do Sejmu z otwartą przyłbicą i jasno to powiedzieć. Jeżeli państwo nadal będziecie prowadzić proces przenoszenia poszczególnych aktywów do Agencji Rozwoju Przemysłu, która na razie jest w domenie Skarbu Państwa, bądź, jak ostatnio donosiła prasa, kontraktowania tego z firmami – ostatnio były informacje dotyczące wrocławskiej firmy, która pozyskała kontrakt z LOT-em – to w naszym przekonaniu jest to działanie co najmniej ryzykowne z prawnego punktu widzenia. Oczywiście jest też aspekt gospodarczy, o którym wspomniałem.

Przychylam się do głosu pana przewodniczącego Aziewicza co do tego, że nie przedstawiono nam jasnych celów i zamierzeń właściciela, Skarbu Państwa w stosunku do firmy, co chciałby realnie z tym zrobić.

Rozeszły się drogi LOT-u i EuroLOT-u. Rozchodzą się coraz bardziej. EuroLOT rozwija własną siatkę i własną strategię. Konsekwentnie LOT zamierza sprzedać swój pakiet mniejszościowy w owej spółce. Notabene zejście LOT-u na pozycję mniejszościowego udziałowca w spółce EuroLOT jest egzemplifikacją mojej tezy o wyprowadzaniu aktywów spółki poza zasięg działania specjalnej ustawy o PLL LOT S.A. poprzez podwyższenie kapitału i przejęcie większości przez inne podmioty.

W moim przekonaniu polskiej opinii publicznej należy poważnie przedstawić, należy rozważyć następującą koncepcję wobec PLL LOT S.A. Otóż w związku z sytuacją na rynku lotniczym i perspektywami jego rozwoju wydaje się, że trudno oczekiwać, żeby w najbliższym czasie pojawił się inwestor, nabywca firmy, który wyłożyłby realną gotówkę. W moim przekonaniu trzeba rozważyć przeniesienie akcjonariatu Skarbu Państwa w spółce LOT i wejście przy otwartej kurtynie, przy podniesionej kurtynie jako przypuszczalnie mniejszościowy udziałowiec do jednej z grup europejskich, tzn. Air France-KLM bądź British Airways-Iberia, a także umowne wynegocjowanie statusu LOT-u w ramach takiej grupy kapitałowej. Podkreślam wynegocjowanie statusu LOT-u zapewniającego jego pozycję na określonych rynkach geograficznych, oczywiście zachowanie roli Warszawy jako portu przesiadkowego, itd., itd. Wiem, jak to wyglądało chociażby w przypadku Iberii i British Airways. Dzisiaj British Airways de facto nie lata do Ameryki Południowej. Firmy te po prostu podzieliły się rynkiem geograficznym. W przypadku British Airways zostały chyba Buenos Aires i Rio. A więc pasażerowie są kierowani do określonej linii, żeby dalej latać. Oczywiście dla nas rynkiem geograficznym jest nasz rejon geograficzny, Europa Środkowo-Wschodnia, Rosja, Ukraina, Kaukaz. Jest to otwarta kwestia.

W przeciwnym razie sądzę, że za jakiś rok czy za półtora roku znowu się spotkamy i będziemy mieli kolejną sytuację. Firma nie będzie już miała czego sprzedać. Firma nadal nie osiągnie punktu, po którym zacznie zarabiać na działalności podstawowej. Pan prezes mówił o tym, że staniemy się firmą, która zacznie zarabiać na Dreamlinerach. Z przyjemnością cieszyłbym się, gdyby tak się stało. Niemniej wyczerpią się wszelkie możliwości i nadal nie będzie przełamującej, ostatecznej decyzji.

Szczegółowe pytania, które jeszcze należy zadać, po pierwsze dotyczą... Oczywiście gratulacje. Wszyscy czekamy na B787, ale jest podstawowe pytanie dotyczące floty średniodystansowej i wycofywania się z segmentu europejskich koni roboczych B737 i jego odpowiednika po stronie Airbusa. W ciągu ostatnich lat firma pozbyła się dużej części samolotów w tym segmencie. Chyba jeszcze trzy lata temu poprzedni prezes Mikosz wspominał o tym, że zapadnie decyzja zakupów maszyn w tym segmencie w najbliższych latach. Nie następuje to.

Jakie są skutki? Oczywiście spada oferowanie na liniach europejskich, ponieważ latają mniejsze samoloty, ponieważ latają tam Embraery. Proszę mnie skorygować, ale z danych medialnych posiadłem wiadomość, że od jesieni firma przestaje latać do Rzymu, co jest prestiżowym i psychologicznym uderzeniem dla polskiej opinii publicznej. Mogą państwo tego nie wiedzieć, ale jedna z legend w Watykanie mówi o tym, że bezpośrednie połączenie Warszawa – Rzym spowodowało, że Karol Wojtyła był znany w kurii i w związku z tym zmienił Kraków na Rzym. Odstawiając legendy na bok, Rzym egzemplifikuje problemy z flotą średniodystansową w segmencie większym niż Embraer 190. Co rząd proponuje na tym polu?

Ostatnie pytanie, ostatni problem. Jest to rozwój siatki połączeń dalekodystansowych w Azji, w Ameryce Północnej. Oczywiście trudno dyskutować z otworzeniem połączenia do Pekinu. Natomiast jednocześnie – niejako wchodzę w polemikę z Ministrem Skarbu Państwa – zlikwidowano bardzo dobrze rokujące połączenie do Hanoi, dokąd nikt z Europy Środkowej nie lata, ponieważ nawet Lufthansa lata do Sajgonu. Nie mamy realnej konkurencji na tej linii. Oferowała ona bardzo dobre wskaźniki wypełnienia, z tego, co pamiętam z odpowiedzi – na poziomie 72-79%. Wycofanie się z tego, oddanie tego rynku pokazuje, że nie ma jakiejś sensownej strategii budowania obecności na rynku, a jedynie przeskakiwaniem ruchem konika szachowego z jednego miasta do drugiego. Latająca publiczność dopiero po jakimś roku dowiaduje się i zapamiętuje, że LOT lata do tego miasta, do Hanoi. Jak wobec tego wyglądają realne zamierzenia spółki, zarządu co do rozwoju kierunku dalekowschodniego? Oczywiście oprócz Hanoi są też te podstawowe, które się wielokrotnie powtarza, a więc być może bezpośrednie połączenie do Japonii, kierunek bardzo rokujący, ale drogi ze względu na koszty na lotniskach japońskich. Dziękuję pięknie.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Suski. Przygotowuje się pan poseł Zubowski.

Poseł Marek Suski (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie!

Ze smutkiem słuchamy o sytuacji LOT-u, o tym, jak przez ostatnie lata firma ta cały czas ma ujemne wyniki finansowe. Można by powiedzieć, że dotychczas nawet jeżeli wyniki te, jak powiedział pan prezes, były negatywne, ale miały tendencję lekko spadkową, to były to osiągnięcia wynikające z wyprzedaży dochodowych działalności wokół lotniczych. Było tutaj powiedziane, że wszystkie inne działalności wokół są dochodowe, a tylko podstawowa jest niedochodowa. A więc można powiedzieć, że strategia realizowana przez ostatnie lata była samobójcza. To, co przynosiło zyski, wysprzedano na zewnątrz. Teraz już nie bardzo jest co sprzedać.

W tym materiale, który przedstawił pan prezes, nie ma żadnej wizji. Zgadzam się tutaj z panem przewodniczącym Aziewiczem, że nie ma perspektywy, nie ma pomysłu wyjścia z kryzysu. Tak naprawdę jest chyba tylko czekanie na cud. Wiemy, że cuda Tuska z reguły kończą się upadłością. Na razie nie widać żadnej perspektywy, więc przyłączam się do pytania pana posła Aziewicza, czy Ministerstwo Skarbu Państwa jako właściciel, główny właściciel ma jakiś pomysł. Czy jest szansa wyjścia na prostą? Czy LOT rze-

czywiście będzie mógł latać? Czy niechybnie skończy się to katastrofą i zakończeniem działalności chyba przez upadłość, ponieważ w tym kierunku to zmierza? Jest to jedna rzecz. W planach brak, zupełny brak wizji nawet na przyszły rok. Słyszymy, że w tym roku może do końca roku jeszcze jakoś tam będzie nienajgorzej, ale na przyszły rok to w zasadzie czarna rozpacz. Jest to jedna najważniejsza rzecz. Po prostu nie ma żadnego pomysłu ani ze strony Ministerstwa Skarbu Państwa, ani ze strony zarządu.

Druga sprawa, o którą chciałbym zapytać, to pewna propozycja, która kiedyś, jak sobie przypominam, była rozpatrywana nawet tutaj na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa jako jedna z propozycji rządzącej Platformy. Chodzi o akcjonariat pracowniczy, spółki pracownicze, prywatyzację poprzez owe spółki. Przyjmowaliśmy ustawę, w której była mowa, że stworzy się pracownikom szanse. Powstała taka Spółka Pracownicza LOT Air. Jakie jest nastawienie do owej spółki Ministerstwa Skarbu Państwa? Nie pytam prezesa, ponieważ chodzi o właściciela i politykę państwa wobec spółek pracowniczych, akcjonariatu pracowniczego. Było wiele zapewnień, że będzie to wspierane, że jest to jakiś kierunek, który powinien być. Nawet jak rozpatrywaliśmy kierunki prywatyzacji, szumnie się o tym mówiło.

Mógłbym zadać pytanie, ile spółek pracowniczych przejęło przedsiębiorstwa, ale chyba żadna. W tym wypadku mamy informacje od strony pracowników, którzy powołali tę spółkę, że byli w jakiś sposób zwalczani przez spółkę matkę. Kończyło się to zwolnieniami, oskarżeniami. Zarząd można by było podejrzewać o różne intencje, natomiast Ministerstwo Skarbu Państwa to przedstawiciel rządu, a rząd w końcu jest przedstawicielem społeczeństwa i narodu, który obiecywał społeczeństwu właśnie takie formy uwłaszczenia społeczeństwa. Jest pytanie o stosunek do tego przedsięwzięcia oraz o stosunek do negatywnych działań, jakie zarząd spółki podjął w stosunku do powołanej spółki pracowniczej, do zwolnień pracowników, do zwolnień tych, którzy się w to zaangażowali.

Rzecz wydaje się dosyć dziwna. Trudno powiedzieć, co się za tym kryje. Można snuć różne domniemania, ale jedno jest pewne: musiało to być nie na rękę. A więc był jakiś inny plan, jeżeli plany w oparciu o to, co nawet mówiliśmy na posiedzeniu Komisji, że są to pewne priorytety dla rządu, żeby również pracownikom stworzyć możliwości... Zarząd musiał mieć jakiś inny plan. Pewnie jest to w innym dokumencie, który ma większą klauzulę poufności i nie jesteśmy z nim zapoznani. Gdyby nie było innego planu, działanie to powinno być przyjmowanie życzliwie, powinno być wspierane przez obecny plany, ale wynika z tego, że były jakieś inne plany.

Trzecia sprawa, trzecie pytanie. O opcjach paliwowych i o zupełnie absurdalnej umowie na zakup opcji, kiedy były najwyższe ceny, o ponoszonych stratach, słyszeliśmy wiele gdybań: gdyby nie to, gdyby nie tamto, to byłoby lepiej. Ale wiadomo, że jest tak, jak jest. Trzecie pytanie tak naprawdę dotyczy konkurencji, utrudnienia działalności przez niedawno upadłą firmę OLT. Zresztą można powiedzieć, że chyba było to na zasadzie lekkiej mimikry, ponieważ OLT to właściwie tylko zamiana dwóch liter w słowie „LOT". Pewnie kojarzyło się to i być może był taki zamysł, żeby przejmować część pasażerów. Jest pytanie o wpływ działalności owej firmy na wynik finansowy. Sądzę, że nie tylko sytuacja międzynarodowa, kryzys, którego zresztą rzekomo nie było w 2008 roku... Premier twierdził, że nie ma kryzysu, a tu słyszymy, że w 2008 roku sytuacja LOT-u bardzo się pogorszyła. Jest pytanie o wpływ. Czy można powiedzieć, że działalność owej firmy znacząco przyczyniła się również do pogorszenia się sytuacji finansowej? Czy nie był to jakiś zamiar wejścia czy przejęcia LOT-u poprzez doprowadzenie go do upadłości? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Zubowski. Przygotowuje się pan poseł Jackiewicz, pan przewodniczący Jackiewicz.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Panie przewodniczący, pytania, które chciałem zadać, zostały wyczerpane przez pana posła Suskiego, a więc dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Jackiewicz.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, panie prezesie!

Na podstawie tego, co dzisiaj pan prezes zaprezentował, na podstawie obserwacji z ostatnich kilku lat z poprzednich posiedzeń Komisji Skarbu Państwa poświęconych sytuacji w PLL LOT S.A. rzeczywiście uzasadnione wydaje się sformułowanie takiego zarzutu, że zarząd spółki nie dysponuje żadną dalekosiężną, perspektywiczną, sensowną i spójną strategią dotyczącą rozwoju spółki. Rok temu, dwa lata temu, trzy lata temu na posiedzeniach Komisji Skarbu Państwa też słyszeliśmy o problemach wynikających z ogólnoświatowych trendów, ciężkiej sytuacji związanej z wysokimi cenami paliwa, o nadziei, którą jest już wkrótce mający być w naszej dyspozycji samolot Embraer czy kilka samolotów Embraer. To wszystko. Tak naprawdę w strategii brakuje jakichkolwiek działań. Ze strony pana oraz poprzednich prezesów powtarza się ta właśnie opowieść. Brak jest jakichkolwiek działań, które pokazywałyby, jak wyjść z patowej sytuacji.

W mojej ocenie jedyny pomysł, jaki państwo macie – nie wiem, czy na uzdrawianie, ponieważ to chyba nie będzie odpowiednie słowo – na zmianę sytuacji w waszej spółce, to wydzielanie poszczególnych części przedsiębiorstwa do spółek zależnych, jak się domyślam, z zamiarem ich szybkiej sprzedaży. Rada nadzorcza udziela akceptacji w uchwałach dotyczących wniosków zarządu. Minister Skarbu Państwa w pełni podziela działania zarządu, a wydzielanie zorganizowanych części przedsiębiorstwa z zamiarem ich sprzedaży oznacza, że Minister Skarbu Państwa zachowując w imieniu Skarbu Państwa formalnie 51% sumy głosów służących całemu kapitałowi zakładowemu, w praktyce po prostu pozbawi spółkę majątku. Na dodatek jeszcze nie będzie się to wiązało z koniecznością zaangażowania w ten proces ustawodawcy, którego udział byłby konieczny, gdyby oczywiście chodziło o sprzedaż większościowego pakietu w PLL LOT S.A. Moim zdaniem jest to po prostu próba obejścia przepisów przywołanej ustawy, ustawy z 1991 roku, która gwarantuje Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej istotny wpływ na przedsiębiorstwo PLL LOT S.A.

Jak nie mieć takiego wrażenia, jeżeli spojrzymy na decyzje podejmowane przez zarząd spółki chociażby w odniesieniu do spółki EuroLOT? Chodzi mi o po prostu ukryte finansowanie działalności spółki EuroLOT. Po to, żeby nie być gołosłownym, zadam kilka pytań i poproszę, żeby pan prezes zechciał obalić moje podejrzenia bądź przypuszczenia.

Jest przynajmniej kilkanaście umów pomiędzy spółkami PLL LOT S.A. a EuroLOT, w wyniku których mamy do czynienia z nadzwyczajnie uprzywilejowaną sytuacją, pozycją EuroLOT-u. Przywołam przykład. Jest to decyzja podpisana przez członka zarządu, ówczesnego członka zarządu, pana Wojciecha Bańkowskiego z dnia 6 października 2010 roku, który nakazuje, wydaje polecenie nieodpłatnego przekazania całego know-how LOT-u firmie EuroLOT, a mianowicie wszystkich informacji związanych z wykonywaniem projektów dokumentacji operacyjnej, wykonanie szkoleń dla personelu pokładowego, w tym instruktorów ESP, przygotowanie dokumentacji i programów szkoleń przejściowych i okresowych dla typów PP i PL, wykonanie zestawów instrukcji obsługi naziemnej, przygotowanie biuletynów serwisowych, przygotowanie dokumentów obsługi komponentów, przygotowanie dokumentacji ACARS i nawigacyjnej bazy danych, itd., itd. Dziesiątki rzeczy, całe know-how nieodpłatnie przekazywane spółce, która de facto żeruje na spółce LOT.

Macie państwo co do tego wątpliwości, ponieważ widzę, że wzbudza to uśmiech na twarzach pańskich współpracowników, panie ministrze? Może w związku z powyższym podam kilka przykładów. Czy nie jest ukrytym dofinansowaniem działalności EuroLOT-u przez LOT w kwocie około 220.000 tys. zł rocznie taka sytuacja, w której LOT płaci rachunki np. za paliwo lotnicze, starty, lądowania, remonty samolotów, koszty reklamacji i odszkodowań, koszty obsługi pasażerów, koszty reklamy i sprzedaży biletów? EuroLOT nie partycypuje w kosztach i nie ponosi żadnego ryzyka związanego ze zmianą cen paliwa, wahaniami walut i stopy procentowej. Straty ponoszone w efekcie umowy zabezpieczającej ceny paliwa kosztowały LOT prawie 600.000 tys. zł w 2010 roku. Pasażer,

który ma prawo dochodzenia odszkodowania za opóźnienia w operacjach lotniczych, nie dochodzi owych odszkodowań od EuroLOT-u, tylko bezpośrednio od LOT-u, pomimo iż operację lotniczą wykonywał EuroLOT.

Dzisiaj mamy sytuację, w której EuroLOT – mam takie wrażenie, chociaż bardzo nie chciałbym zaszkodzić owej spółce – jest wydmuszką żerująca na spółce LOT. Byłbym wdzięczny, gdybyście państwo obalili tę tezę. Nie prowadzi samodzielnej sprzedaży, nie prowadzi samodzielnej reklamy, nie pertraktuje z portami lotniczymi, nie musi serwisować swoich samolotów. Jest tylko i wyłącznie operatorem. A pan minister Aleksander Grad w lutym 2010 roku, odpowiadając na zapytania poselskie, odpowiadał, twierdził, że EuroLOT posiada zdrowe podstawy funkcjonowania, strukturę kosztową i relacje pracownicze oraz dobre perspektywy rozwoju. Domyślam się, że są to niezwykle dobre perspektywy rozwoju, skoro funkcjonuje w taki sposób, kosztem LOT-u, właśnie kosztem LOT-u. Być może wyniki finansowe, o których pan prezes mówił, wynikają, są pochodną takich właśnie mechanizmów funkcjonujących pomiędzy tymi spółkami.

Zasadne wydaje się zatem zadanie pytania, czy nie jest tak, iż przygotowujecie państwo taki scenariusz, w którym nie mogąc sprywatyzować bądź sprzedać pakietu większościowego spółki LOT, a tylko takim pakietem był zainteresowany np. Turkish Airlines, zamierzacie doprowadzić do sytuacji, w której nie będzie żadnego majątku w spółce, nie będzie żadnych aktywów, spółka nie będzie stanowiła żadnej wartości i de facto jedynym rozwiązaniem stanie się jej upadłość. Tak, jest to bardzo pesymistyczny scenariusz, czarny scenariusz, ale czy nie jest tak, że miejsce owej spółki zajmie EuroLot, EuroLot, w stosunku do którego nie obowiązuje ustawa z 1991 roku? Zatem jego prywatyzacja nie napotka się z żadnymi przeszkodami, przeszkodami, którymi byłoby wprowadzenie tego typu punktu pod obrady Sejmu i wywołanie potężnej burzy, gdyż jak państwo doskonale wiecie, prywatyzacja LOT-u, spółki bardzo symbolicznej i znaczącej również w świadomości społecznej, nie obędzie się bez poważnej debaty publicznej.

To jest moje pierwsze pytanie, ale skoro mówiliśmy o wyprowadzaniu majątku, o wyprowadzaniu usług, itd. chciałbym zadać pytanie, o którym wspomniał już dzisiaj pan minister Szałamacha. Chciałbym zapytać mianowicie o przejęcie w całości jednego z działów, czyli działu sprzedaży przez firmę Personnel Service. Chciałbym po pierwsze zadać pytanie, czy prawdą jest, że dział sprzedaży spółki PLL LOT S.A. ma przejąć wrocławska firma Personnel Service, której prezesem jest pan Robert Apiecionek, przy okazji aktywny członek Platformy Obywatelskiej we Wrocławiu, chociaż oczywiście mam nadzieję, że nie ma to większego znaczenia. Panie prezesie, jeżeli tak, to proszę o szczegółowe informacje, w jakim trybie spółka ta została wyłoniona. Czy prawdą jest, że w tym przypadku, w przypadku przejęcia tego działu została pominięta procedura przetargowa? Jest to moje pytanie.

Jeszcze jedno pytanie. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, będzie to pytanie dotyczące tego, co się wydarzyło w związku ze zwolnieniem dyscyplinarnym członków zarządu związków zawodowych organizujących strajk. W odpowiedzi na moją interpelację uzyskałem informację. Jest to interpelacja podpisana przez pana Pawła Tamborskiego, pana podsekretarza stanu Pawła Tamborskiego. Otóż panowie ci – mówię o członkach zarządu związków zawodowych – z powodu ciężkiego naruszenia obowiązków pracowniczych otrzymali wypowiedzenie w marcu tego roku. Chodzi o dziewięć osób. Stwierdzacie panowie, pan minister stwierdza w piśmie, iż członkowie związku zawodowego zorganizowali nielegalny strajk i w związku z tym zostali zwolnieni. Tymczasem orzeczenie sądu w tej sprawie stanowi o konieczności natychmiastowego zawieszenia, rozwiązania strajku, ale ani słowem nie mówi o nielegalności strajku. W związku z powyższym chciałbym wiedzieć, w jakim trybie, w jaki sposób ustaliliście panowie jako zarząd spółki, że strajk był nielegalny. Jednostronnie. Mam takie wrażenie, że jednostronnie uznaliście strajk za nielegalny i na tej podstawie organizatorom strajku wręczyliście wypowiedzenia z art. 52 Kodeksu pracy, nie ustalając, nie rozmawiając na ten temat, czyli naruszając art. 32 ustawy o związkach zawodowych, w którym jest mowa o szczególnej ochronie stosunku pracy działaczy związkowych, ponieważ nie ustalaliście tego z władzami związku, nawet nie poinformowaliście ich o tym. Dziękuję bardzo. W chwili obecnej to tyle.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Teraz głos zabierze pan Henryk Zimakowski, jeżeli dobrze przeczytałem, mniejszościowy akcjonariusz, jak zapisał pan na kartce. Proszę bardzo. Jest pan, panie pośle, zapisany na liście. Pan też jest. Proszę bardzo, pan Zimakowski.

Pan Henryk Zimakowski, mniejszościowy akcjonariusz PLL LOT S.A.:

Henryk Zimakowski. Jestem jednym z prawie 5 tys. mniejszościowych akcjonariuszy PLL LOT S.A.

Chciałbym uzupełnić kilka informacji, których, nie wiem dlaczego, ale i pan minister Baniak, i pan prezes Piróg uniknęli. Myślę, że informacje, które chcę przekazać, pozwolą państwu na lepsze spojrzenie na problem LOT-u, problem zarządzania LOT-em jako spółką z większościowym udziałem Skarbu Państwa.

Otóż jako akcjonariusz bardzo dokładnie śledzę wyniki firmy, mojej byłej firmy, ponieważ przepracowałem w niej ponad trzydzieści lat, awansując z pozycji inżyniera lotniczego w końcowym etapie na wiceprezesa do spraw ekonomiczno-handlowych. Po prostu co pięć lat zmieniałem swoje zainteresowania i doszedłem właśnie do takiej pozycji.

Otóż, pierwsza informacja. Prywatyzację rozpoczęto w końcu roku 1999. Za okres dwunastu lat, czyli od roku 2000 do roku 2011, wynik spółki na majątku jest minusowy i wynosi 3.400.000 tys. zł. Celem wyjaśnienia powiem, co to jest strata na majątku spółki. Otóż, jeżeli wynik na przewozach jest określony, wynik brutto z przewozów lotniczych, to do wykonywania przewozów lotniczych trzeba mieć kapitał pożyczkowy i trzeba zapłacić oprocentowanie. Suma tych dwóch wielkości daje oczywistą informację o stracie na majątku spółki. Przez dwanaście lat, powtórzę jeszcze raz, strata na majątku spółki wyniosła 3.400.000 tys. zł.

Pozwoliliśmy sobie opracować dziewięciostronicową informację dla panów posłów. Jestem gotów udostępnić ją jeszcze dzisiaj. Jestem posiadaczem – fizycznie jako Zimakowski – siedemdziesięciu trzech akcji. Z tego tytułu z mojej kieszeni akcjonariusza przez dwanaście lat wyjęto kwotę 55 tys. zł. Oczywiście rodzi się pytanie, kto zrekompensuje moje straty i straty moich kolegów. Dlaczego Ministerstwo Skarbu Państwa jako większościowy akcjonariusz, ponieważ jego udziały w tym okresie wahały się od 52 do 93% w 2009 roku, dlaczego większościowy akcjonariusz, który samodzielnie decydował o losach spółki z punktu widzenia udziałów, ponieważ takie są zapisy w statucie spółki, dopuścił do czegoś takiego? Czy ktoś został pociągnięty do odpowiedzialności karnej za owe straty?

Mówię o tych wszystkich informacjach, żebyście państwo mieli pełny obraz, jaka była polityka kadrowa Ministerstwa Skarbu Państwa w obsadzaniu zarządu i rady nadzorczej.

Światowy transport lotniczy jest bardzo konkurencyjny. Pracuje na bardzo niskiej rentowności, ale rentowności dodatniej. Po to, żeby wygrywać w owym konkurencyjnym świecie, trzeba mieć bardzo doświadczoną kadrę kierowniczą, która pokieruje procesem optymalizacji i opracowywania programów przewozowych. Nie sztuką jest opracować program przewozowy, który przyniesie stratę w wysokości 200.000 tys., 150.000 tys. czy 300.000 tys. zł i przewieźć o 10 czy 15% pasażerów więcej. Sztuką jest dostosować program do zmieniających się warunków otoczenia, w tym między innymi do wzrostu cen paliwa, wzrostu cen usług, opłat lotniskowych, przelotów, itd., itd. Trzeba się również dostosować do chimerycznych strumieni pasażerskich, które są w danym momencie, a potem znikają i przenoszą się na jakiś inny kierunek.

Otóż w takiej sytuacji Ministerstwo Skarbu Państwa od dziesięciu lat obsadza radę nadzorczą i w konsekwencji, ponieważ wynika to z zapisów statutu, zarząd LOT-u ludźmi bez doświadczenia z branży lotniczej. Nowicjusze ci uczą się lotnictwa na własnych błędach i na stratach LOT-u. Właśnie dlatego LOT przegrywa, przegrywa z dobrze zarządzanymi liniami jak Lufthansa czy Air France, biorąc chociażby z Europy, i innymi. Rodzi się pytanie, w jakim celu Ministerstwo realizuje taką politykę kadrową. Czy nie działa tu jakaś koteria towarzyska?

Pan prezes Piróg obiecuje, że będą dobre wyniki. Obiecywał już tak obejmując swoje stanowisko w dniu 2 listopada 2010 roku. Pomimo że obiecanka była taka, że wynik będzie bardzo dobry, strata na majątku spowodowana pana zarządzaniem, panie preze-

sie, w roku 2011 wynosiła 239.000 tys. zł. To znaczy 158.000 tys. zł brutto na przewozach i do tego trzeba dodać 81.000 tys. zł oprocentowania. A miało być tak dobrze.

Okazało się, że niektóre informacje, których żądaliśmy jako akcjonariusze mniejszościowi na walnych zgromadzeniach akcjonariuszy, są tajne. Zadane pytania okazały się niemożliwe do odpowiedzi, ponieważ dla nas, akcjonariuszy, którzy mamy udziały w majątku spółki, utajniono informacje. Jest to karygodne, ale tak jest.

Na koniec roku 2011 była naprawdę kryzysowa sytuacja finansowa spółki. Może o tym świadczyć chociażby wielkość kapitału własnego. Kapitał własny na koniec 2011 roku był mniejszy o 20% w stosunku do nominalnego kapitału akcyjnego. Jest to naprawdę zawał albo stan tuż przed zawałem. Ale pan prezes opowiada, jak dobrze będzie w roku 2012. Samoloty Dreamliner poprawią wyniki finansowe.

Otóż, panie prezesie, moje doświadczenie w lotnictwie wskazuje, że w przypadku nowego samolotu wprowadzonego do eksploatacji koszt pasażerokilometra, czyli podstawowej jednostki będzie albo większy, albo taki sam jak starego Boeinga 767. Nie uzyska pan żadnego efektu w momencie wprowadzania. Może pan uzyskać taki efekt być może za pięć lat. Kiedy rzeczywiście ceny paliwa jeszcze bardziej pójdą w górę, wtedy efekt paliwowy na Dreamlinerze zadziała.

Moje pytanie brzmi: „Panie prezesie, z czego wynika pana optymizm?”. Przecież pan naprawdę nie ma doświadczenia w lotnictwie. Nie może się pan oprzeć na doświadczeniu pięciu czy dziesięciu lat pracy w linii lotniczej, żeby mieć wyczucie, co się dzieje z różnymi elementami, a zależności są bardzo skomplikowane, naprawdę skomplikowane. Spodziewam się i chciałbym uzyskać odpowiedź, czy w roku 2012 nie powtórzy się to, co było w roku 2011. To znaczy skończy się na pięknych zapowiedziach, a straty będą swoją drogą.

Jeszcze jeden problem, ponieważ nie chciałbym państwa zanudzić. Mógłbym tu mówić i pół godziny. Problem sprawności zarządzania spółką, istotny z punktu widzenia uzyskiwania dobrych wyników. O dobrej sprawności zarządzani spółką świadczą dobre wyniki finansowe. Nie ma innej zależności. Nie można dobrze zarządzać i mieć złe wyniki finansowe. Złe wyniki świadczą o złym zarządzaniu. Jest to oczywiste, jest to obiektywna wiara.

Podam trochę śmieszy, ale wiele mówiący przykład, który świadczy o bardzo niskiej sprawności zarządzania w spółce. Proszę państwa, od siedmiu miesięcy czekam na wydanie mi akcji spółki do mojej ręki. Zgodnie z kodeksem spółek prawa handlowego spółka ma obowiązek wykonać ową czynność w ciągu siedmiu dni. Jest pytanie, panie prezesie, w jaki sposób poprawi pan sprawność zarządzania. Dziękuję.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę o zabranie głosu pana posła Godsona. W następnej kolejności pan poseł Jaworski. Następny w kolejności jest pan poseł Polaczek.

Poseł John Abraham Godson (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szczerze mówiąc, występując mam mieszane uczucia wynikające z tego, że z jednej strony bardzo się cieszę, że pan prezes prezentuje nam dobre perspektywy, ale z drugiej strony, kiedy słyszę o takich przeoczeniach czy błędach, o jakich mówił mój przedmówca, zastanawiam się, w jaki sposób w ogóle jest zarządzana firma LOT.

Mam pytanie. Jedna z rzeczy, która napawa mnie optymizmem, to fakt, że według rankingu przewoźników europejskich LOT ma jeden z najlepszych wskaźników, jak też fakt, że jest plan, że niedługo będziemy mieli pięć Dreamlinerów. Mam w związku z tym pytanie. Mogę mówić dalej? Ile kosztują owe samoloty? W jaki sposób są zakupione? Czy są zakupione przez LOT? Czy będą w leasingu? Jeżeli będzie to leasing, jakie będą opłaty? Z tego, co słyszałem, koszty eksploatacji Dreamlinerów są tańsze. Czy rzeczywiście jest to prawda?

Mam nadzieję, że odniesie się pan też do tych punktów, które poruszyła opozycja. W sprawie majątku narodowego, jaki stanowi LOT, chciałbym apelować, żeby nie było żadnych barw partyjnych, dlatego że w naszym interesie jest, żeby LOT się rozwijał. Chciałbym podróżując za granicę – dużo podróżuję – korzystać z LOT-u, a nie np. Lufthansy, Air France czy KLM. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jaworski. Przygotowuje się pan poseł Polaczek.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam kilka pytań. Może zacznę od pana ministra.

W przedstawionym nam materiale na str. 12 możemy przeczytać, że zakładana jest zmiana formuły współpracy pomiędzy PLL LOT S.A. a EuroLOT w zakresie operacji krajowych. Mam pytanie, kto przygotowuje zmianę formuły współpracy. Czy jest to przygotowywane przez zarząd PLL LOT S.A.? Czy jest to przygotowywane wspólnie z Ministerstwem? Kiedy dowiemy się, jak ma wyglądać nowa współpraca? Proszę o jakieś szczegóły, ponieważ tak naprawdę jedno zdanie zamyka coś, co powinno być bardzo szczegółowe omówione na posiedzeniu naszej Komisji.

Druga sprawa. Była tutaj mowa o ustawie z dnia 14 czerwca 1991 roku. Mam takie pytanie. Panie ministrze, z dyskusji, jak też z przedstawionych informacji wynika, że właściwie pan niejako kwestionuje przyjętą przez Sejm ustawę w dwóch aspektach. Po pierwsze, na str. 14 czytamy, że na zlecenie Ministerstwa Skarbu Państwa została przygotowana opinia prawna. Opinia z dnia 13 czerwca 2012 roku przygotowana przez pana profesora Marka Wierzbowskiego kwestionująca sens funkcjonowania owej ustawy w związku z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z 2008 roku.

Pan minister zapewne wie, że pana Ministerstwo przygotowało propozycję zmiany ustawy właśnie w 2008 roku. Z przedłożonego uzasadnienia wynikało, że chcieliście państwo jednoznacznie zlikwidować pkt 2. Z uzasadnienia wynikało także, że zmiana ustawowa miała pozwolić na sprzedaż zorganizowanych części przedsiębiorstwa, przeprowadzić restrukturyzację w taki sposób, w jaki właściwie w tej chwili ją przeprowadzacie, wyprzedając najbardziej lukratywne elementy przedsiębiorstwa. Wtedy rozwiązanie to nie zostało przyjęte, spotkało się ze sprzeciwem. Jest więc pytanie, czy tak naprawdę wasze ostatnie działania nie tylko nie są na szkodę Skarbu Państwa, na szkodę akcjonariuszy, ale także nie wynikają wprost z łamania nadal obowiązującej ustawy.

Mam pytanie, dlaczego zleciliście państwo tę ekspertyzę, tę opinię prawną akurat panu profesorowi Markowi Wierzbowskiemu. W jakim trybie została ona zlecona? Nie kwestionuję tego, że pan profesor jest znaną osobą, ale funkcjonuje w wielu spółkach, w radach nadzorczych, między innymi w spółce Skyline, która zajmuje się przede wszystkim fuzjami i przejęciami. Dziwię się, że Ministerstwo nie widzi tutaj wyjątkowo dziwnej sytuacji, kiedy w dokumentach dostarczonych Komisji, powołuje się na opinię osoby, która zawodowo jest zainteresowana tym, żeby sytuacja LOT-u uległa zmianie. Dla mnie jest to skandal. Nie wiem, kto za to odpowiada w Ministerstwie, ale proszę o bardzo szczegółowe wyjaśnienia.

Ostatnie pytanie do pana ministra dotyczące przedstawionego nam materiału. Na ostatnich stronach właściwie chwali się pan, że w związku z OLT żadna ze spółek tak naprawdę nie poniosła konkretnych strat, bo pomimo że nie uzyskała odpowiednich czy zakładanych zysków, jest na plusie. Ale biorąc pod uwagę, że OLT w dużej mierze funkcjonował we współpracy ze spółkami, które powstały na bazie LOT-u, a wcześniej w materiale i wypowiedziach mieliśmy informacje, że LOT tak naprawdę poniósł stratę w związku z funkcjonowaniem OLT – EuroLOT także – to mamy jednoznaczną sytuację biznesową polegającą na tym, że owszem, spółki LOT-u może coś na tym zarobiły, ale gdyby funkcjonowały w ramach jednej grupy, w jednej firmie tak naprawdę usługi nie byłyby świadczone. Nie wiem, czy OLT znalazłby innych partnerów na rynku krajowym, którzy byliby w stanie spełnić elementy, które pozwoliły mu tak szybko, bezproblemowo wejść na rynek. Sytuacja wyglądałaby zupełnie inaczej. A więc myślę, panie ministrze, że nie ma się czym szczycić, że wyniki w tych spółkach są takie a nie inne, gdyż tak naprawdę takie działanie Ministerstwa Skarbu Państwa doprowadziło chociażby do tych strat, o których wcześniej mogliśmy przeczytać.

To wszystko, przynajmniej w tej turze, do pana ministra. Kilka pytań do zarządu LOT-u.

Moje spóźnienie na dzisiejsze posiedzenie Komisji wynikało z tego, że samolot, którym przyleciałem, powinien wylądować o wpół do dziewiątej. Wylądował jak wylądował.

Zresztą samolot z Wrocławia także. Ponieważ z panem przewodniczącym Aziewiczem latamy dosyć często, nie pamiętam, żeby samolot z Gdańska do Warszawy kiedykolwiek odleciał zgodnie z rozkładem lotów. Zapewniam pana, że naprawdę latamy dosyć często.

Bardzo ciekawa jest też zawsze forma tłumaczenia: samolot nie wystartował, nie wylądował ze względów operacyjnych. Cokolwiek miałoby to znaczyć, jest to stały element, który właściwie jest przekazywany, a pasażerowie tak naprawdę nie wiedzą, czy mają się bać, czy jest jakaś usterka, która operacyjnie została zlikwidowana w ostatniej chwili. Zresztą tłumaczenia naprawdę są bardzo ciekawe.

Chwalicie się tutaj państwo, że chcecie wprowadzić większe zyski z klasy biznes. Mam pytanie, czy zarząd LOT-u zgłaszał jakieś skargi bądź zastrzeżenia do poszczególnych portów lotniczych. Zadałem sobie trud i dowiedziałem się, że Lufthansa wielokrotnie kwestionuje funkcjonowanie poszczególnych lotnisk bądź spółek obsługujących lotniska zarówno w Gdańsku, jak też w innych miastach, ale najwięcej informacji mam odnośnie do Gdańska. Czy państwo jako zarząd LOT-u jesteście zadowoleni z funkcjonowania terminalu, który został wybudowany, czy składaliście zastrzeżenia do jego funkcjonowania? Czy składaliście zastrzeżenia w związku z tym, że w nowym terminalu nie ma odprawy dla klasy biznes, co Lufthansa podnosiła kilkakrotnie? Czy kwestia wysadzania pasażerów z waszych samolotów przy nowym terminalu bez możliwości korzystania z nowego terminalu jest to standard, który uważacie za właściwy zwłaszcza w momencie, kiedy planujecie połączenia biznesowe do Stanów Zjednoczonych i do Pekinu? Czy zwracaliście się państwo z zastrzeżeniami do obsługi chociażby bardzo często skarżących się pasażerów, co na forach jest wielokrotnie opisywane, kiedy pasażerowie są wprowadzani do autobusów, a następnie autobusy te potrafią stać piętnaście do dwudziestu pięciu minut i nikt nie wie, dlaczego wszyscy w autobusach są przetrzymywani na stojąco jak ryby w puszcze, właściwie bez żadnego uzasadnienia?

Na koniec w ustawie, w próbie ustawy z 2008 roku było zapisane, że odbędą się konsultacje społeczne. Czy w związku ze zamianami, które są wprowadzane w tej chwili w spółce LOT odbyły się jakiekolwiek konsultacje społeczne? Jeżeli tak, to z kim i w jakim zakresie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Polaczek. Przygotowuje się pan Oziembała.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Chciałbym tylko sprostować.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie przewodniczący, latam tak często, jak wynika to z pracy Sejmu. Zasadniczo latam na sesje, panie pośle. Nie chciałbym tu tworzyć wrażenia, że jestem jakimś szczególnym podróżnikiem.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Oczywiście mówimy o sesjach, o komisjach.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Być może jesteście pokrzywdzeni. Co prawda, latam rzadko i raczej do Poznania. Tam samoloty z Warszawy do Poznania latają punktualnie, a z Poznania do Warszawy jeszcze bardziej punktualnie. W Poznaniu jesteśmy punktualni. OK. Dobrze. Proszę bardzo. Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni goście!

Skupię się krótko na kilku kwestiach, myślę, że istotnych także po tym, co pan prezes stwierdził na końcu w swoim wystąpieniu, że horyzontem LOT-u jest przyszłość. Jest to konkluzja prezentacji. Dobrze życzymy firmie, która wypełnia istotną część usług lotniczych w Polsce. Najpierw chciałbym odwołać się do kilku kwestii.

Prowadzą państwo, powiedziałbym, w bardzo aktywny sposób proces wyprzedawania majątku i pokrywania tym strat operacyjnych przynajmniej od kilku lat. Realnie rzecz biorąc, *de facto* wyprzedano już wszystko i LOT jest w sytuacji finansowej, bardzo eufemistycznie rzecz ujmując, skomplikowanej. Najbardziej elementarne pytanie do pana ministra Skarbu Państwa, jakie chciałbym zadać, to pytanie, przepraszam, że będzie z gatunku podstawowych, czy rząd rozważa bankructwo LOT-u. To też pewne rozwiązanie, które można postawić w świetle tego, co dzieje się z sytuacją finansową, ale przechodzę do kolejnych kwestii.

W 2010 roku LOT wydzielił technikę, co uważam, że jest jedną z najbardziej kluczowych sfer decydujących o wartości firmy. Państwo pozbyliście się tego. Stuprocentowym właścicielem spółki AMS jest Agencja Rozwoju Przemysłu. Idąc śladem prezentacji i konkluzji pana prezesa o horyzoncie i przyszłości, bardzo chciałbym zapytać o to, jak państwo w ostatnich latach przygotowując się do zakupu Boeinga 787, przygotowali cały proces serwisu technicznego przez spółkę AMS. Nie wyobrażam sobie, żeby sfera ta została wyprowadzona gdzieś na zewnątrz, a po drugie, żeby sfera ta nie była związana z ową transakcją. Jeżeli mówimy o budowaniu kompetencji, o budowaniu wartości, to w prezentacji, którą akurat podpisał Minister Skarbu Państwa, w części dotyczącej AMS jest trzy czwarte informacji dotyczących sporu pomiędzy związkami zawodowymi a spółką oraz kilka zdań na temat tego, co państwo planują w tej materii. Zacytuję, że prowadzone w różnych obszarach działalności przedsiębiorstwa działania reorganizacyjne i restrukturyzacyjne mają na celu poprawę rentowności oraz zdolności do świadczenia usług klientom spółki poprzez poprawę efektywności funkcjonowania i zbudowania kompetencji umożliwiających skuteczne konkurowanie na europejskim rynku. Jest pytanie, gdzie na horyzoncie przyszłości umiejscawiają państwo kwestię serwisowania nowego typu Boeinga 787?

W ostatnim zdaniu w merytorycznej części informacji dotyczącej AMS jest mowa o tym, że wdrożenie nowych samolotów oznacza spadek popytu na usługi świadczone przez LOT AMS, stąd konieczność intensyfikacji działań służących pozyskiwaniu nowych klientów. Mówił pan również, panie prezesie, o wymianie floty, jak rozumiem, starych Boeingów 737. Może dowiedzielibyśmy się, żeby już nie odpowiadać tutaj poezji, czy za chwilę z pewnych względów znajdzie się to np. w spółce ENTER, dlatego że kwestie te też wywołują zainteresowanie przede wszystkim personelu latającego i pilotów. Pytanie, czy państwo idąc śladem wydzielania kolejnych obszarów poza LOT zamierzacie także wydzielić pilotów i personel pokładowy. Ostatnie pytanie. Jeden z panów posłów dopowiada, że na końcu zarząd wydzieli sam siebie, ale proszę to proszę potraktować jako uwagę pół żartem, pół serio.

Ostatnia kwestia, jaką chciałbym tutaj poruszyć, ma wymiar marketingowy, symboliczny, nie tylko wizerunkowy. Jest to chociażby pismo całego zespołu obsługi programu Miles & More oraz programu Lot dla Firm, która ma zostać przeniesiona z dniem 1 października do spółki zewnętrznej Personnel Service. Chciałbym uzyskać konkretne odpowiedzi Ministra Skarbu Państwa bądź prezesa LOT-u, jak odniosą się do informacji zawartych w wystąpieniu adresowanym do pana prezesa przez wszystkich pracowników tego zespołu, iż np. miesięczne zyski z opłat paliwowych za bilety nagrody dla firmy wynoszą 700 tys. zł, z czego 90% tej kwoty stanowi czysty zysk dla LOT-u z linii Lufthansa. Dlaczego teraz wyprowadzamy to na zewnątrz? Jacy znajomi królika mają na tym zarobić? Jak rozumiem, wcześniej już chyba padło pytanie pod tym adresem. Może ktoś z Ministerstwa Skarbu Państwa zainteresuje się tą sprawą, też decydującą o powadze firmy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Oziembała.

Byłbym bardzo wdzięczny za bardziej zwięzłe, bardziej treściwe wypowiedzi i pytania. Drodzy państwo, zbliżamy się do dwóch godzin dzisiejszej pracy Komisji. W porównaniu z innymi posiedzeniami, innymi tematami wcale nie ma zbyt dużo mówców. Zdarzało się, że mówców – przynajmniej do tej pory – było dwa razy więcej, ale samym pytaniom nie poświęcaliśmy aż tyle czasu. Jeżeli dwie godziny zadajemy pytania przy tak małej

liczbie osób zadających pytania, ile jeszcze będą trwały odpowiedzi? Będę wdzięczny, jeżeli będziecie państwo zadawać bardziej zwięzłe, bardziej treściwe pytania.

Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Zastępca przewodniczącego Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT S.A. Ireneusz Oziembała:

Dzień dobry państwu. Ireneusz Oziembała.

Mam pytanie dotyczące informacji, którą przedstawił Skarb Państwa.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Przepraszam. Proszę bliżej przysunąć mikrofon.

Zastępca przewodniczącego Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT S.A. Ireneusz Oziembała:

Proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

To wszystko jest nagrywane i musi być...

Zastępca przewodniczącego Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT S.A. Ireneusz Oziembała:

Dobrze. Mam pytanie dotyczące informacji, którą przedstawił Minister Skarb Państwa. Konkretnie na str. 14 mamy optymalizację aktywów lotniczych. Chodzi mi o to, że Skarb Państwa, a konkretnie Agencja Rozwoju Przemysłu powołała fundusz inwestycyjny LOTUS, o którym wszyscy wiemy. Nastąpiło to w dniu 22 sierpnia 2012 roku. Chciałbym, żeby pan powiedział, ponieważ z tego, co możemy tutaj przeczytać, jest to nowy sposób na Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., chciałbym, żeby pan powiedział, jaka jest przyszłość funduszu LOTUS. Jak Agencja Rozwoju Przemysłu widzi przyszłość branży lotniczej w kontekście tworzenia funduszu inwestycyjnego? Czy w funduszu LOTUS znajdą się inne podmioty gospodarcze niż te z otoczenia Polskich Linii Lotniczych LOT S.A.? Jaką rolę LOT-u widzi pan w funduszu LOTUS? Co z nadzorem właścicielskim? Tu pytanie o ustawę z 1991 roku, specustawę o Polskich Liniach Lotniczych LOT S.A. Kiedy planowana jest sprzedaż jednostek inwestycyjnych funduszu? Czy są przewidziani inwestorzy zagraniczni? Jaka jest możliwość nabycia jednostek udziałowych przez podmioty prywatne? Kto może nabyć i kiedy może nastąpić zbycie jednostek? Uważam, że jest to kluczowe, ponieważ jest to najnowszy sposób na Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. Chciałbym, żeby w swojej wypowiedzi poświęcił pan dużo czasu właśnie tworzonemu funduszowi. Z tego, co czytam w informacji, jest to sposób ratowania Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. Chciałbym, żeby pan więcej o tym powiedział.

Mam pytanie do pana prezesa Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. Nie wiem, czy państwo się zgadzają, ale uważam, że główna przyczyna kryzysu Polskich Linii Lotniczych LOT – nie mówię już o zarządzaniu – jest to handling paliwa. Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., chyba że się mylę, poniosły straty w wysokości prawie 600.000 tys. zł właśnie na handlingu paliwa. Nastąpiło to, spłaciliśmy gigantyczne zobowiązania finansowe. Chciałbym, żeby pan powiedział, jaka część majątku, a sprzedał pan prawie cały majątek Polskich Linii Lotniczych LOT S.A., jaka część sprzedanego majątku poszła właśnie na handling paliwa. Jest to kluczowa sprawa. Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. straciły masę pieniędzy właśnie przez handling paliwa. Proszę, żeby pan powiedział, ile majątku, ile przychodu uzyskał pan ze sprzedaży spółek i ile przeznaczył pan na pokrycie zobowiązań w stosunku do funduszy handlingowych.

Interesuje mnie również współpraca z firmą EuroLOT. Również do pana ministra. Jak pan widzi, panie ministrze, przyszłość i współpracę Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. z firmą EuroLOT? Po sprzedaży firmy EuroLOT firma ta stanie się całkowicie samodzielna. W tym momencie firma ta szykuje się do bardzo aktywnej działalności na krajowym rynku lotniczym. Chciałbym się dowiedzieć, co się stanie z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT S.A. Czy Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. ograniczą się do operowania tylko z Warszawy? Co wtedy będzie? Będziemy jedyną linią na świecie, która będzie operowała z jednego portu lotniczego, portu lotniczego w Warszawie. Proszę powiedzieć, jak pan widzi tę współpracę. Czy jest miejsce na dwóch narodowych przewoźników? Nie

ma miejsca na rynku polskim, ponieważ jest tylko jeden narodowy przewoźnik. Proszę powiedzieć, czy chce pan zmienić narodowego przewoźnika. Czy chce pan wskazać, że EuroLOT będzie narodowym przewoźnikiem czy też LOT nadal pozostanie narodowym przewoźnikiem? Interesują mnie szczegóły współpracy LOT-u z EuroLOT-em, żebyście państwo powiedzieli, jakie mamy koszty i jak wyglądają podpisane umowy ACMI pomiędzy LOT-em a EuroLOT-em. Proszę o tym więcej powiedzieć.

W tym momencie przerywam pytania. Kiedy państwo odpowiedzą, zadam kolejne.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Jeżeli ma pan już jakieś pytania – zresztą bardzo dziękuję – merytoryczne, krótkie, treściwe, takie, o które prosiłem... Gdyby wszyscy właśnie takie zadawali, mielibyśmy teraz więcej czasu na dyskusję z rządem. Jeżeli ma pan w zanadrzu jeszcze jakieś pytania, proszę zadać je od razu, ponieważ nie będzie żadnej drugiej tury. W ogóle salę tę mieliśmy wynajętą do godz. 12.00. Udało mi się przedłużyć do godz. 12.30. O godz. 12.30 będziemy musieli kończyć. Takie są warunki. Niejednokrotnie rozmawialiśmy na ten temat. Sejm po prostu nie dysponuje odpowiednią liczbą sal. A więc czy chce pan jeszcze zadać jakieś pytania czy rezygnuje pan?

Zastępca przewodniczącego Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT S.A. Ireneusz Oziembała:

Uważam, że panowie powinni zacząć odpowiadać na pytania.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Tak, ale wpierw musi się skończyć lista...

Zastępca przewodniczącego Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT S.A. Ireneusz Oziembała:

Przerywam.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

…osób, które w ogóle zapisały się do zadania pytań.

Pan Romuald Piaściński. Spółka Pracownicza LOT Air.

Prezes zarządu Spółki Pracowniczej LOT Air, członek zarządu Związku Zawodowego Pilotów Liniowych PLL LOT S.A. Romuald Piaściński:

Tak, Spółka Pracownicza LOT Air i nie tylko. Przepracowałem w LOT dwadzieścia siedem lat w charakterze pilota, z tego dwadzieścia dwa lata przelatałem na trasach dalekiego zasięgu na samolocie B767. Wylatałem 16 tys. godzin. Zawsze bezpiecznie. Gdyby zsumować 16 tys. godzin spędzonych w powietrzu, jest to akurat dwa lata.

Chciałbym państwu przedstawić dwa pomysły na ratowanie LOT-u. Jeden pomysł jest związany z programem rządowym, który został stworzony przez Ministerstwo Gospodarki w 2009 roku. Jest to program wsparcia prywatyzacji poprzez udzielanie poręczeń i gwarancji spółkom z udziałem pracowników. Odnoszę wrażenie, że program ten jest objęty pewnego rodzaju tabu. Chciałbym prosić o pięć minut. Chciałbym przedstawić kilka ciekawszych fragmentów programu.

Celem programu jest wspieranie inicjatywy pracowniczej, w szczególności w procesach prywatyzacyjnych i upadłościowych – akurat pasuje to do LOT-u – a także zabezpieczanie interesów Skarbu Państwa w odniesieniu do podmiotów w upadłości lub takich, których prywatyzacja mogłaby się opóźnić z uwagi na zmniejszone zainteresowanie. Można tutaj dodać inwestorów zagranicznych, a więc znowu pasuje to do LOT-u. Oczywiście program przewiduje uruchomienie gwarancji.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Bardzo pana przepraszam, ale jak powiedziałem wcześniej, uprzejmie zwracałem się o to, żeby w zwięzły sposób przedstawiać swoje kwestie, a szczególnie pytania do rządu. Chcemy usłyszeć stanowisko rządu. Natomiast jeżeli ma pan jakieś wystąpienie oraz swoje propozycje rozwoju bądź wsparcia firmy, rozumiem, że powinien pan przedstawić je na piśmie lub przekazać w innej formie do prezesa, do ministra. Będziemy wdzięczni, jeżeli będzie pan chciał przesłać je także do Komisji, ale teraz nie ma możliwości, żeby odczytywał pan jakiś swój konspekt. A więc bardzo uprzejmie proszę. Albo na tym zakoń-

czymy pana wypowiedź, albo skoncentruje się pan na zadaniu konkretnych pytań do strony reprezentującej dzisiaj rząd, czyli do pana ministra bądź do pana prezesa. Dobrze?

Prezes zarządu Spółki Pracowniczej LOT Air, członek zarządu Związku Zawodowego Pilotów Liniowych PLL LOT S.A. Romuald Piaściński:

Program nie jest mój. Zachęcam do jego przejrzenia. Program przedstawia doświadczenia prywatyzacji pracowniczych, również w Polsce. Na sto osiemdziesiąt pięć prywatyzowanych właśnie tą metodą zakładów pracy w Polsce pozytywne wyniki osiągnięto w przypadku stu siedemdziesięciu pięciu zakładów, czyli na poziomie 92%. Na takim poziomie prawdopodobieństwa można uratować zakłady pracy. Na Zachodzie wygląda to jeszcze bardziej optymistycznie, ponieważ program sprawdza się niemalże w 99%.

Założyliśmy w spółce LOT spółkę pracowniczą. Był to gest rozpaczy, żeby ratować bankrutującą firmę. O bankructwie mówi się już od dwudziestu lat, czyli od momentu kiedy LOT został przekształcony w spółkę akcyjną. Szansę na ratowanie LOT-u nadal mamy duże, ponieważ co najmniej na poziomie 92%. Doskonale wiemy, jakie jest główne źródło LOT-owskich problemów, które tutaj, na tej sali nie jest i nie było poruszane. Doskonale wiemy, jak poradzić sobie z tym problemem.

Jeżeli chodzi o pytania, to co jest rzeczywistym źródłem problemów LOT-u. Czy spółka pracownicza komuś zagrażała? Dlaczego za prezesa Siennickiego był zysk? To jest bardzo ciekawe. Może spróbowalibyśmy odpowiedzieć na to pytanie. Pan prezes Siennicki w roku 2007 wypracował zysk w kwocie 73.000 tys. zł. Można powiedzieć, że w zasadzie był to jedyny zysk oprócz drobnych po kilka milionów. Pan prezes Siennicki po zmianie władzy w 2007 roku, niestety, musiał odejść, ale może zapytać tego pana, jak wypracowuje się zysk w tego typu firmach.

Jeżeli chodzi o naszą spółkę pracowniczą, to komuś mocno zagrażaliśmy. Osobiście zostałem zwolniony dyscyplinarnie. Szefowa związku stewardess została zwolniona z pracy dyscyplinarnie. Co jeszcze bardzo ciekawe, w skład spółki jako osoby prawne wchodzą dwa związki, związek pilotów i związek stewardess, co jest pewnego rodzaju gwarantem uczciwości poczynań takiej spółki.

Następne pytanie. Z jakich powodów LOT bis, o którym czytałem, miałby sobie radzić na rynku usług lotniczych lepiej niż LOT, skoro LOT bis nie będzie miał majątku, który będzie mógł wyprzedawać latami i wspierać działalność przewozową?

Następne pytanie. Jaki jest poziom obsługi technicznej samolotów LOT-u?

Ostatnie pytanie. Czy to prawda, że aż około 70% LOT-owskich kosztów jest generowanych przez firmy zewnętrzne? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Bodio. Przygotowuje się pan poseł Kwiatkowski.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP) – spoza składu Komisji:

Bardzo szybko. Chciałbym zapytać o bieżącą sytuację finansową, a szczególnie o cash flow, o przepływy finansowe. Podkomisja do spraw transportu lotniczego Komisji Infrastruktury, którą kieruję, w ostatnim czasie otrzymuje dużo informacji od firm z rynku lotniczego, związanych z zaległościami, w szczególności z zaległościami Polskich Linii Lotniczych LOT S.A., które według mojej wiedzy, sięgają dziesiątków milionów. Znacznie przewyższają zaległości, jakie wygenerował OLT w momencie zawieszenia mu koncesji. Chciałbym zapytać pana prezesa, jaka jest obecna sytuacja związana z przepływami finansowymi LOT-u. Czy należały zacząć się martwić?

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Kwiatkowski. Pulę pytań zamknie pan kapitan. Proszę bardzo. Pan poseł Zbrzyzny jeszcze. Dobrze.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Mam kilka pytań. Po pierwsze, z materiału przekazanego przez Ministerstwo Skarbu Państwa wynika, że z eksploatacji mają być wycofane samoloty Boeing 737. Chciałbym zapytać, czy i jaki wpływ będzie to miało na połączenia realizowane przez Polskie Linie

Lotnicze LOT S.A. Myślę głównie o Bliskim Wschodzie, o miejscach, do których w tej chwili całość połączeń jest realizowana tymi samolotami.

Po drugie, padały już tutaj pytania o te połączenia, które są wycofywane. Padło pytanie o Hanoi. Przy dużym obłożeniu samolotów było to połączenie, które najprawdopodobniej przynosiło duże straty. Mam jeszcze pytanie o połączenia pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonymi. W tej chwili wycofujcie się państwo z lotniska Newark. Czy jest to wycofanie się na stałe? LOT posiadał tam slot w dobrym czasie. Co dalej? Czy LOT ma zamiar wrócić na owo lotnisko czy nie? Dlaczego realizuje połączenie, które, przynajmniej według tych informacji, którymi dysponuję, miało znaczne zapełnienie miejsc w samolocie? Zresztą wcześniej wycofaliście się państwo z eksploatacji połączenia Chicago-Kraków, które również było połączeniem o jednym z wyższych wskaźników zapełnienia samolotu. Dlaczego podejmujecie państwo takie decyzje? Na część z lotnisk powrót chyba jest już niemożliwy.

Mam kolejne pytanie związane z płynnością finansową. Pytania te już padały. Z tego, co wiemy, co miesiąc każde wypłacenie pensji jest już pewnym problemem. W kontekście zbliżającej się przyszłości LOT-u, jak państwo to pokazaliście, tzn. w kontekście Dreamlinerów jak to wpłynie na sytuację finansową spółki? Chciałbym uzyskać odpowiedź na pytanie, czy finansowanie Dreamlinerów jest już zamknięte.

Na koniec chciałbym zapytać pana ministra, jakie jest stanowisko Ministra Skarbu Państwa w kontekście wyroku sądowego, w którym sąd orzekł mandat karny dla pana prezesa za bezprawne zwolnienie kapitana Romualda Piaścińskiego i pani przewodniczącej Ewy Niemiec. Był to wyrok sądowy. Czy pan minister wezwał pana prezesa do złożenia wyjaśnień, jakie kroki podjął w tej sprawie oraz jakie kroki zamierza podjąć w świetle wyroku sądowego? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Zbrzyzny.

Poseł Ryszard Zbrzyzny (SLD):

Dziękuję bardzo. Będę kontynuował wątek przedmówcy, żeby nie wracać do tego w dalszej części swojej wypowiedzi. Akurat mój przedmówca powiedział o zdarzeniu, które jest zdarzeniem o charakterze recydywy, bowiem jest to kolejny przypadek zwalniania dyscyplinarnego z pracy działaczy związkowych. Temat ten jest mi bardzo dobrze znany, ponieważ zadawałem pytanie w Sejmie podczas czwartkowej debaty właśnie na temat wcześniejszego przypadku dyscyplinarnego zwolnienia z pracy tych samych osób, liderów związkowych za to, że chcieli jak najlepiej reprezentować interes załóg pracowniczych w zmieniającej się rzeczywistości w tejże spółce, oczywiście rzeczywistości grożącej utratą wielu setek, a może nawet więcej, miejsc pracy. Zadając wtedy pytanie, uzyskałem odpowiedź od pana ministra Gawlika. Odpowiedź była taka: „Poczekajmy, niech sąd rozstrzygnie, kto miał rację, czy były podstawy ku temu, żeby dokonać dyscyplinarnego zwolnienia działacza związkowego.” Sąd rozstrzygnął, jest prowocy wyrok. Rozstrzygnął na korzyść działacza związkowego, został przywrócony do pracy. Cały czas chodzi o panią Elwirę Niemiec. Została przywrócona do pracy. Sąd apelacyjny podtrzymał wyrok. I co? I nic.

Zadaję pytanie, co zrobił właściciel w osobie Ministra Skarbu Państwa w stosunku do notorycznie łamiącego prawo zarządu spółki. Oczywiście kolega przedmówca przed chwilą powiedział, co zrobił. Mamy kolejne przypadki. Prezesi firmy nadal dobrze się mają.

Wracając do prezentacji, którą otrzymaliśmy od zarządu, ubolewam nad tym, że w taki sposób traktujecie posłów na Sejm. Mnie osobiście nie zależy na tym, żebyście przedstawiali piękne fotografie z hali montażowej Dreamlinera, ponieważ nie to jest przedmiotem naszej dzisiejszej debaty. Rzeczywiście ładnie to wygląda, są ładne napisy LOT-u, tylko że może się okazać, że kiedy Dreamliner będzie zmontowany, nie będzie LOT-u. Wtedy trzeba będzie zmieniać napisy na samolocie. Później jest piękne zdjęcie pokazujące wnętrze samolotu, samolot w locie. Znakomite, tylko że tak znakomicie, tak kolorowo nie wygląda sytuacja przewoźnika, nad czym oczywiście ubolewam, ponieważ jest to nasza polska firma. Powinna być sztandarowa, a nie jest. Czuję się po prostu obrażony takim traktowaniem posłów. W materiale pokazujecie tylko wyrywkowe, dla was wygodne zestawienia.

Interesuje mnie całościowy wynik spółki, a więc rachunek zysków, rachunek wyników, przychodów, wydatków oraz końcowy wynik finansowy w roku obrachunkowym np. 2011, oczywiście także z porównaniem z wynikami z lat wcześniejszych. Tutaj mamy wynik z działalności podstawowej, a więc jeden z ważnych, bardzo ważnych elementów wyniku spółki, ale nie pokazuje on jeszcze całościowo sytuacji, którą mamy w spółce. Wygląda to dramatycznie. Jeżeli na działalności operacyjnej, czyli na działalności podstawowej jest notoryczna strata, to aż strach myśleć, co jest dalej w wyniku końcowym. Czy jest to tylko 145.000 tys. zł? Jak wygląda zadłużenie firmy? Czym rok w rok są pokrywane straty, jakim kapitałem, itd.? Tutaj potrzebna jest pełna informacja, której oczywiście nie otrzymaliśmy.

Mówiąc o zarządzie, powiem tak. Czy samolot o nazwie LOT ma jeszcze pilota? Czy samolotem tym steruje jakikolwiek pilot? Właściciela, Skarb Państwa chciałbym się zapytać, czy na wieży kontrolnej na lotnisku siedzi dysponent, którego zadaniem i celem jest bezpieczne posadowienie samolotu na lotnisku, na płycie lotniskowej.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Ryszard Zbrzyzny (SLD):

Odnoszę wrażenie, że i w jednym, i w drugim przypadku nie ma tam nikogo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Będę uprzejmie prosił o przedstawienie się do protokołu.

Pan Jerzy Modzelewski, były pracownik PLL LOT S.A.:

Moje nazwisko Modzelewski. Jestem byłym pracownikiem Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. Pracowałem czterdzieści lat, z czego dwadzieścia lat na wieży jako samodzielny koordynator i drugie dwadzieścia lat w cateringu.

Proszę państwa, na wstępie mam jedno pytanie. Brat mojej siostry w Chicago, jak Boeingi były dostarczane do Polski, ówczesny dyrektor Klimaszewski chodził i powołując się na patriotyzm rodaków prosił o wykupywanie akcji. Ponieważ w tej chwili akurat jest pogrzeb tego człowieka, moja córka, która powinna tu być zamiast mnie, jest na owym pogrzebie w Krośnie. W związku z powyższym chciałbym zadać następujące pytanie. Czy zadłużenia z tego tytułu u tych ludzi zostały spłacone czy nie? Drugie pytanie, czy mamy zamiar powtórzyć tę samą drogę, jeżeli chodzi o nowe samoloty.

Teraz wracając do tematu...

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Proszę uszczegółowić, o jakie akcje zakupywane w Chicago chodzi, ponieważ nie wiemy, o co chodzi.

Pan Jerzy Modzelewski, były pracownik PLL LOT S.A.:

Panie przewodniczący, po prostu dyrektor Klimaszewski poleciał do Chicago, zwrócił się do Polonii, że są problemy z wyasygnowaniem tak dużej sumy na wpłaty na Boeingi i zaproponował akcje, które były gwarantem powroty pieniędzy do ludzi wraz z odsetkami. Nie wiem, ponieważ to nie tylko tego chowanego w tej chwili człowieka, ale również drugiego żyjącego...

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Przepraszam pana uprzejmie. Akcje czego? Akcje LOT-u?

Pan Jerzy Modzelewski, były pracownik PLL LOT S.A.:

Tak, akcje LOT-u na samoloty.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Kto, gdzie, w jaki sposób miał je nabywać czy nabywał? Nie wie pan. Bardzo uprzejmie proszę o to, żeby...

Pan Jerzy Modzelewski, były pracownik PLL LOT S.A.:

Przekazywali pieniądze na konto i w zamian za to dostawali i mają akcje. To znaczy mają papiery w garści.

Wracając do czego innego, chciałbym, proszę państwa, zapytać w następującej sprawie. Było – mam tutaj papier – szesnaście spółek, z czego sześć w 100% było własnością LOT-u, osiem było własnością w 50%, a pozostałe w niższych procentach. Między innymi jest tutaj stuprocentowa spółka, LOT Catering, którą, jak państwo pamiętacie, zajął się SAS Service Partner, któremu wybudowaliśmy budynek. Mam tutaj wydrukowany cennik z dnia 26 marca 1995 roku. Pokażę państwu tylko jeden wskaźnik, co się działo po przeprowadzeniu tego typu...

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Przepraszam pana bardzo. W ten sposób do niczego nie dojdziemy. Albo ma pan jakieś pytania i zadaje je pan, albo nie ma pan pytań, i tyle.

Pan Jerzy Modzelewski, były pracownik PLL LOT S.A.:

W oparciu o to mam pytanie do prezesa.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

A więc proszę zadać pytanie.

Pan Jerzy Modzelewski, były pracownik PLL LOT S.A.:

Podniesiono wtedy za sam transport cateringu do samolotu w zależności od typu samolotu. Od 445 dolarów za jeden podjazd do ATR 102. Do tego oddzielnie płatna dostawa prasy. 19 dolarów na każdy samolot. Licząc ulgowo, w ciągu roku było około 10.000 tys. dolarów, tyle płacono za sam transport, kiedy poprzednio, gdy catering był u nas…

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Nadal nie zadaje pan pytania.

Pan Jerzy Modzelewski, były pracownik PLL LOT S.A.:

Tak. Zadaję konkretne pytanie. Czy w dalszym ciągu tak płacimy? A jeżeli płacimy, to ile?

Następne pytanie dotyczące tego typu spraw. Poprzednio mając catering u siebie, z produkcji posiłków dla obcych towarzystw, mieliśmy tak olbrzymie pieniądze, że LOT nie dokładał nawet złotówki do cateringu produkowanego dla Polskich Linii Lotniczych LOT. Mam tu książkę menu, gdzie było 12 dag wędliny, trzy rodzaje, 10 dag wędliny na rejsy, a w tej chwili dostaje się połówkę kromki.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Albo wcale, ale wydaje mi się, że nie jest to główny problem LOT-u, czy jest kromka czy dwie kromki chleba.

Pan Jerzy Modzelewski, były pracownik PLL LOT S.A.:

Panie przewodniczący, jest inna rzecz. W takim razie prezes nie rozpatruje problemu w ten sposób. W tej chwili odkupić catering z powrotem jest to senne marzenie, ponieważ zapłaci się znacznie więcej. Czy nie uruchomić swojego cateringu, który obniży opłaty przynajmniej do takich wysokości?

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję za tę refleksję i propozycję dla pana prezesa.

W takim razie na koniec, też już bez preambuły, chciałbym syntetycznie zadać kilka pytań. Chciałbym dowiedzieć się, ile związków zawodowych działa w całej grupie, nie tylko w PLL LOT S.A., ale w całej grupie. Po drugie, czy obecnie są prowadzone jakieś spory z załogą, ze związkami zawodowymi? Jeżeli tak, to z którymi i w jakich sprawach? Po trzecie, chciałbym dowiedzieć się, czy jest prowadzona polityka informacji i dialogu z załogą? Czy załoga jest informowana o stanie ekonomicznym spółki oraz grupy, spółek wchodzących w skład grupy?

Chciałbym się dowiedzieć, ilu prezesów od początku przemian, mówiąc kolokwialnie, przewinęło się, ilu prezesów było powoływanych, odwoływanych w spółce LOT.

Kolejne pytanie, jakie były i są powody opóźnienia w dostawach Boeinga 787 dla LOT-u. Jest to już kilka lat. Taka obsuwa, która w Polsce, gdyby miało to dotyczyć polskiej firmy, spowodowałaby już sto wniosków o powołanie komisji śledczej w tej sprawie, a tutaj jakoś tak cicho przechodzimy ponad tym gigantycznym, niewyobrażalnym opóźnieniem. Jakie były przyczyny powodujące opóźnienie? Jaki jest dla polskiego przewoźnika

organizacyjny i ekonomiczny skutek niedostarczenia w terminie nowych Boeingów 787? Jakie są konsekwencje dla producenta wynikające z umowy w tym zakresie?

Chciałbym się dowiedzieć, czym było podyktowane i jakie są ekonomiczne efekty zastąpienia bezpośrednich lotów Warszawa-Hanoi lotami Warszawa-Pekin.

Wskazywano tu werbalnie, w dokumentach też są wskazane przepisy Unii Europejskiej oraz polskiej przepisy, które, jak rozumiem, utrudniają procesy naprawcze w firmie. Chciałbym dowiedzieć się, jakie wnioski są wyciągnięte bądź powinny być z tego wyciągnięte. Jesteśmy w parlamencie, a więc instytucji prawodawczej. Jeżeli prawo przeszkadza tak ważnej dla Polski spółce, chcielibyśmy wiedzieć, jakie są wnioski po to, żeby prawo ewentualnie, zmienić, poprawić, skorygować.

Wreszcie to, co było podnoszone od samego początku naszej dyskusji, a więc kwestia strategii. Czy strategia jest czy jej nie ma? Czy jest dopiero tworzona? Jeżeli tak, kiedy można się jej spodziewać? Jakie rejony ekonomiczne, gospodarcze świata w ramach strategii obecnie są priorytetowe dla spółki, a jakie miałyby być w przyszłości? Pomiędzy ekspertami trwa bowiem cały czas spór o to, czy taka firma jak PLL LOT S.A. powinna być firmą, która obsługuje subregion Europy Środkowo-Wschodniej bądź ewentualnie Europy, czy też powinna latać poza linie europejskie. Ostatnio czytałem opinie ekspertów, którzy twierdzą, że LOT nie powinien latać na trasach transgranicznych, natomiast z dokumentacji, którą państwo przedstawiacie, wynika, że najbardziej zyskowne są linie transoceaniczne. A więc mamy tutaj brak spójności owych głosów.

To tyle ode mnie. Panowie, panie ministrze, panie prezesie, bardzo przepraszam, ale chciałbym także uzyskać w miarę treściwe, syntetyczne odpowiedzi, ponieważ mamy mało czasu. Być może jeżeli nie zdążymy, o odpowiedź na pytania, które nie zostały wyczerpane, będziemy prosili na piśmie. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie!

Postaram się możliwie krótko. Jeżeli chodzi o pytania, od których rozpoczął pan przewodniczący Aziewicz, dotyczące strategii, wizji, przyszłości – pytanie to pojawiło się później w przypadku czterech panów posłów – na te pytania w dalszej części odpowie pan prezes Piróg. Oczywiście jest strategia, która aktualnie jest też zmieniana, co wynika z aktualnej sytuacji na rynku przewozów w świecie.

Jeżeli chodzi o sprzedaż firm na zewnątrz, o co pytał pan poseł Szałamacha – pytanie to przewijało się też w kilku innych wystąpieniach szanownych panów posłów – chciałbym wyraźnie powiedzieć, że taka sprzedaż absolutnie nie zakłóca bieżącego funkcjonowania LOT-u. Co więcej, jej konieczność jest wskazywana przez doradcę zewnętrznego, który pracuje dla LOT-u. Jest to również wynik zapisów strategicznych. Wszyscy, którzy zajmują się tą problematyką, twierdzą, że linie lotnicze powinny funkcjonować w oparciu o swój podstawowy biznes. Zresztą podobnie dzieje się w największej linii europejskiej, w Lufthansie, która ma powydzielane właśnie te segmenty ze swojej struktury. A więc LOT świetnie sobie poradzi – odpowiadając na pytanie pana Modzelewskiego – bez spółki cateringowej, podobnie jak poradzi sobie bez sprzedanego w roku 2006 jednego z większych aktywów. Mówię o budynku Marriott, który absolutnie nie jest potrzebny dla działalności LOT-owskiej. Brawo dla rządu pana premiera Kaczyńskiego i ówczesnego ministra Skarbu Państwa, pana Wojciecha Jasińskiego, że pozbył się tego aktywa, które jest zbędne dla działalności, inkasując na działalność LOT-u kwotę ponad 100.000 tys. zł.

Jeżeli chodzi o wyodrębnianie podmiotów, przypomnę również, że w roku 2006 funkcjonowała jeszcze spółka Centralwings, generując znakomite straty, w wyniku czego została zamknięta, a majątek LOT-u narażony na dużą stratę.

Było pytanie pana ministra Szałamachy, które się powtórzyło, dotyczące konsekwencji za opcje paliwowe. Sprawa była skierowana do prokuratury. Według mojej wiedzy, została umorzona. Brak absolutorium i w konsekwencji odwołanie ze stanowiska.

Jeżeli chodzi o sprzedaż akcji EuroLOT-u, to wcale nie przesądza i nie decyduje o tym, że LOT nieposiadający akcji w spółce EuroLOT może spodziewać się wrogich akcji ze strony EuroLOT-u. Dzisiaj są to podmioty, w uproszczeniu można powiedzieć, państwowe, które w zgodnej opinii zarządów nie mogą funkcjonować jeden bez drugiego.

Wzajemne relacje reguluje stosowna umowa, dzisiaj umowa ACMI, która będzie zmieniana w tej sposób, żeby lepiej pasowała do modeli przyjmowanych w spółkach LOT i EuroLOT.

Jeżeli chodzi o koncepcję pana posła Szałamachy odnośnie do przystąpienia do jednej z grup kapitałowych, które funkcjonują w Europie, a więc czy to KLM-Air France, czy to Iberia-British Airways, bardzo chętnie przystąpimy, wszakże, panie ministrze, pod jednym warunkiem, że zechcą nas tam przyjąć. Dzisiaj nie ma takiej woli po stronie sojuszy, które funkcjonują w Europie.

Pytanie pana posła Suskiego, czy znamy stratę, jaka wynika z funkcjonowania OLT w trzech miesiącach tego roku, było skierowane do mnie. Dla samego LOT-u, dla spółki PLL LOT S.A. jest to strata, o której piszemy w materiale, w wysokości 34.000 tys. zł.

Było pytanie o spółkę pracowniczą. W opinii Ministerstwa Skarbu Państwa, w mojej osobistej opinii w dniu dzisiejszym, zwłaszcza w sytuacji na rynku, nie ma możliwości prywatyzacji pracowniczej, chociażby z uwagi na niezbędne środki finansowe, które muszą stać za potencjalnym inwestorem czy aktualnym właścicielem. W mojej opinii pójście w tym kierunku byłoby bardzo, bardzo ryzykowne, powtarzam, zwłaszcza dzisiaj.

Odpowiadając na pytanie pana przewodniczącego Jackiewicza, muszę odpowiedzieć, że funkcjonuje coś takiego jak umowa ACMI. W oparciu o taką umowę funkcjonują również Niemcy, czyli Lufthansa ze swoim operatorem lokalnym. Jest to umowa, która de facto jest kontraktem leasingowym pomiędzy dwoma stronami. Strona posiadająca certyfikat operatora lotniczego jest leasingodawcą. Pociąga to za sobą wszystkie konsekwencje, łącznie z serwisem, obsługą. Jest to model, który funkcjonuje w większości linii europejskich. A więc nie ma żadnego ryzyka, o którym pan przewodniczący był łaskaw wspomnieć. Co więcej, pańska wypowiedź mocno mnie ucieszyła, ponieważ w moich relacjach z zarządami LOT-u i EuroLOT-u od zarządu EuroLOT-u słyszę, że jest wykorzystywany przez LOT. Pan jakby odwrócił tendencję, o której słyszę. Stąd pańską wypowiedzią, pańskim odbiorem czuję się w dużej mierze uspokojony.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Ale potwierdza pan, panie ministrze, że jest to obciążenie rzędu dwustu, dwustu kilkudziesięciu milionów złotych rocznie dla spółki LOT. Umowa ACMI, która jest z EuroLOT-em. Tak?

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Nie jest to obciążenie. Nie można tak powiedzieć, ponieważ LOT poniósłby te same koszty, gdyby nie było EuroLOT-u. Lub podobne koszty.

Pan prezes Piróg za chwilę rozwinie to, co jest dzisiaj i co planujemy w niedalekiej przyszłości. Planujemy właśnie to, na co pewnie pan przewodniczący liczy, czyli większe usamodzielnienie LOT-u i EuroLOT-u. Jak powiedziałem, strategie dla LOT-u i EuroLOT-u, które są strategiami równoległymi, zakładają, że oba podmioty nie mogą funkcjonować bez siebie i nie poradzą sobie na rynku. Chcemy natomiast dopuścić większą swobodę po stronie EuroLOT-u na realizację połączeń, które w domyśle nie są konkurencją dla tego, co chce wykonywać LOT.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Godsona, szczegółowo odpowie zarząd LOT-u. Jeżeli chodzi o nowe samoloty, mogę powiedzieć tylko tyle, ponieważ naprawdę jest to tajemnica handlowa, że cena jest super konkurencyjna. Odpowiadając także na pytania pana przewodniczącego, powiem, że owa super konkurencyjna cena wynika również z tego, że samoloty przyjdą do Polski opóźnione. Dostawca samolotów, firma Boeing w związku z opóźnieniem dostawy między innymi bardzo wyraźnie oferuje produkt o wiele bardziej atrakcyjny niż w pierwotnej wersji, powiedziałbym, w wersji terminowej.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Panie ministrze, oczywiście rozumiem tajemnice handlowe. Jeżeli nie można podać szczegółów, to jednak w jakiejś innej formie chcielibyśmy więcej. Wie pan, jak jest opóźnienie dostawy czegoś miesiąc, dwa czy pół roku, to rozumiem, że ogranicza to możliwości i przeszkadza firmie w działalności. Jeżeli jednak firma robi, buduje swoją strategię rozwojową i strategia ta jest uzależniona od nabycia nowych samolotów, a samolotów tych nie udaje się uzyskać nie przez pół roku, tylko jak rozumiem, przez wiele lat, koja-

rzy mi się, że przez pięć lat, to wiadomo, że mówiąc kolokwialnie, strategia bierze w łeb. Koszty, straty związane z brakiem dostaw samolotów, niezrealizowaniem bądź zmianą strategii ponosi spółka, firma. Nie wiem, czy sama zmiana bądź obniżenie ceny dostawy samolotów rekompensuje wieloletnie straty spółki z powodu tego, że nie mogła zrealizować swojej strategii rozwojowej, ponieważ nie ma czym jej realizować, nie ma taboru.

W tym momencie mam prośbę. Temat jest jednak ważny, a nawet pan minister nie wyczerpał swojej odpowiedzi, a cóż dopiero pan prezes. Trudno by było sobie natomiast wyobrazić, że wszystko ma być na piśmie, a nie tylko te kwestie, których nie udało się zdążyć omówić albo wobec których potrzebna jest większa wiedza.

W międzyczasie załatwiłem, że tak powiem, towarzysko albo po znajomości od własnego klubu, że na chwilę zrezygnuje z jednej z sal, żebyśmy przez jakiś mogli kontynuować, żeby przynajmniej podstawowe pytania uzyskały odpowiedzi. Za chwilę będą tu wchodzić kolejni goście na posiedzenie Komisji Zdrowia. Za chwileczkę będzie tu harmider. A więc uprzedzając stan chaosu, proszę o to, żebyśmy zrobili pięć minut przerwy i przeszli na dół, do Sali Kolumnowej. Dobrze, panie ministrze?

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Kontynuujemy. Bardzo przepraszam za zmianę miejsca obrad. Panie ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo!

Kontynuując odpowiedź na pytanie pana posła Jaworskiego, wydaje mi się, że zakładaną zmianę formuły współpracy pomiędzy LOT-em a EuroLOT-em przynajmniej częściowo wyjaśniłem. Chodzi o to, żeby odchodzić powoli od umowy ACMI, żeby był model bardziej samodzielny. Będzie obowiązywała nieco inna umowa niż umowa ACMI, dająca większą swobodę naszym przewoźnikom, w tym LOT-owi.

Jeżeli chodzi o wybór pana profesora Wierzbowskiego, o tryb owego wyboru, było to pytanie ofertowe. To, że pan profesor Wierzbowski zajmuje się fuzjami, przejęciami, w mojej opinii świadczy na korzyść pana profesora.

Jeżeli chodzi o straty w związku z OLT, dla LOT-u strata, dla spółek około lotowskich zysk. Gdyby spółki te nie były wydzielone, panie pośle, nie zarobiłyby na krótkoterminowej operacji pod tytułem OLT.

Jeżeli chodzi o pytanie pana ministra Polaczka, czy rząd rozważa bankructwo LOT-u, odpowiadam, że rząd nie rozważa takiego wariantu.

Jeżeli chodzi o wydzielenie techniki i procesu serwisu na B787, na to pytanie odpowie pan prezes Piróg.

Na pytanie pana przewodniczącego Oziembały, głównie jeżeli chodzi o fundusz zamknięty w ramach TFI Mars, chciałbym powiedzieć, że owszem, koncepcja ta jest przygotowywana, fundusz został zawiązany. Chcemy, żeby po stronie państwowej była instytucja, był organizm, który wiedząc co wynika ze strategii LOT-u, będzie zdolny włączyć się w proces potencjalnego, dalszego pozyskiwania aktywów około LOT-owskich. Tym samym chcemy, żeby w przypadku pojawienia się inwestora być zdolnym do tego, żeby móc oferować maksymalnie komplementarny produkt. Aktualnie jesteśmy w fazie budowy strategii dla funduszu. Chcemy, żeby była to strategia, którą będzie firmowała jedna z firm wielkiej czwórki, żeby w przypadku potencjalnej akwizycji, w przypadku potencjalnych zakupów były tego typu instrument, organizacja, a co za tym idzie operacje, które są akceptowalne dla Komisji Europejskiej, która niewątpliwie będzie się przyglądać temu, co dzieje się w spółce LOT. Mamy doświadczenia węgierskie. Nie chcielibyśmy powtórzyć owych doświadczeń. Wraz z przyjętą strategią jestem gotów poinformować Wysoką Komisję o szczegółach funkcjonowania funduszu zamkniętego LOTUS.

Jeżeli chodzi o wystąpienie pana Romana Piaścińskiego, mam nadzieję, że nie przekręcam nazwiska, mam bardzo umiarkowane doświadczenia ze współpracy z panem Piaścińskim, który był moim gościem wspólnie z panem przewodniczącym OPZZ Janem Guzem, który wygłosił swoje oświadczenie i wyszedł ze spotkania, co w mojej opinii jed-

noznacznie świadczy o tym, jak pan Piaściński jest zainteresowany kondycją i sytuacją oraz przyszłością LOT-u.

Na pytanie o cash flow, o wycofanie się z lotniska Newark w Nowym Jorku odpowie pan prezes Piróg.

Pytania pana przewodniczącego Szejnfelda odnośnie do liczby związków, sporów, polityki informacji również są to pytania do zarządu LOT-u, do panów prezesów. Nie wiem, jest dużo, za dużo panie przewodniczący i w tym upatruję jedną z przyczyn aktualnej kondycji finansowej i ekonomicznej LOT-u.

Jeżeli chodzi o połączenie Warszawa-Hanoi, jest to świadoma decyzja. Owszem było to dość atrakcyjne, samoloty były dość pełne, ale rentowność dość niska. Do połączenia tego dopłacaliśmy. Wynika to głównie z tego, że na kierunku tym występuje dość niskie, prawie żadne obłożenia klasy biznes, a to na tym produkcie, na rejsach dalekobieżnych zarabiają spółki lotnicze. To prawda, że sam długi czas byłem zwolennikiem owego połączenia, natomiast wszelkie analizy wskazywały na to, że nawet w długim horyzoncie czasowym ciężko było dopatrzeć się pozytywnego wyniku na tej operacji. Co innego jest z połączeniem do Pekinu, gdzie już dzisiaj mamy bardzo wysokie obłożenie jak na tak młode połączenie. W tym mamy obłożenie w klasie biznes. Pomimo daleko odbiegającego od doskonałości produktu, ponieważ dzisiejsza klasa biznes w PLL LOT to nie jest taka klasa biznes, jakiej oczekuje klient biznesowy, już dzisiaj obłożenie to rośnie. Jest to kierunek bardzo perspektywiczny. W ślad za tym kierunkiem zarząd LOT-u rozważa uruchomienie kolejnych połączeń do Azji, w Chinach do Szanghaju i do jednego z lotnisk w Tokio.

Pojawiały się pytania odnośnie do regulacji prawnych, jakie towarzyszą LOT-owi. Powiedziałem wyraźnie, że w mojej opinii należy jednak bardzo mocno rozważyć odejście w ogóle od ustawy, która jest dedykowana LOT-owi. Wydaje mi się, że warto poprzestać na rozporządzeniu Rady Europejskiej. Dzisiaj jest ciężko i ciężko będzie w przyszłości oferować inwestorowi branżowemu pakiet 49% akcji. Wolałbym w umowie prywatyzacyjnej zawrzeć warunek, że musi pozostać znak LOT-u, w nazwie musi być „Polska Linia Lotnicza", portem musi być warszawskie lotnisko Okęcie. Proszę mi wierzyć, że niezwykle trudno jest podejmować rozmowy z inwestorem spoza Europy, który byłby w stanie zaangażować się do poziomu 49%. Co innego jeżeli chodzi o przewoźników europejskich, ale ci również w przyszłości – przewoźnicy europejscy mówią o przyszłości uciekając od decyzji dzisiaj – woleliby opierać transakcje na tym, co w sensie prawnym każe robić Unia Europejska.

To tyle z mojej strony. Bardzo proszę o odpowiedzi ze strony zarządu LOT-u. Pan prezes Piróg.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Wiem, że pan minister ma bardzo pilne obowiązki rządowe. A więc jeżeli pan minister wyczerpał już swoje odpowiedzi, oczywiście zwalniamy pana ministra. Najwyżej w razie czego pracownicy będą uzupełniali wypowiedź. Zresztą na pewno gros pytań było kierowanych do pana prezesa. Tak, słucham?

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, być może mi umknęło, ale czy pan minister ustosunkował się do pytań związanych z wyrokiem sądu oraz ze zwolnieniami w firmie. Było to pytanie do pana ministra, a nie do pana prezesa.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Według mojej wiedzy, wyrok był nakazowy. Jest sprzeciw zarządu, więc jakby na dzisiaj wyroku tego nie ma.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Udzielam głosu panu prezesowi.

Poseł Marek Suski (PiS):

Jeszcze pan minister nie powiedział też nic o wizji przyszłości i o stosunku... A, o stosunku do spółki pracowniczej, tak.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Mówiliśmy już o tym, że będzie to prezentował pan prezes.

Poseł Marek Suski (PiS):

Było to pytanie do Ministra Skarbu Państwa, a nie do prezesa.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Panie pośle, odpowiedzi na te pytania, na które nie padły odpowiedzi, będą udzielone na piśmie. Proszę bardzo.

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Marcin Piróg:

Dziękuję bardzo. Może zacznę od strategii, ponieważ padło tu kilka stwierdzeń, że zarząd nie ma wizji i nie wie, co robić. Od początku roku 2011 zarząd konsekwentnie realizuje strategię, którą przedstawił radzie nadzorczej, którą nazywamy „Wschód łączy Zachód", która polega na budowaniu siatki połączeń, bazującej na porcie warszawskim, na Lotnisku Chopina, i która też zakłada, że po to, żeby finansować rozwój, spółka pozbywa się tych aktywów, które są niestrategiczne. Chciałbym zaznaczyć, że linie zachodnioeuropejskie przechodziły przez ów proces w latach 90. A więc to, co robimy w tej chwili, jest czymś, co LOT powinien zrobić kilkanaście lat temu, być może wtedy byłaby inna sytuacja.

Wartością spółki – mówię to po rozmowach z wieloma potencjalnymi inwestorami, których nazwy tu padały – jest właśnie jakość i siatka połączeń, jest procent transferowania w porcie matce – procent ten jest bardzo dobry – jest liczba uczestników w programie lojalnościowym oraz baza danych owych klientów, są sloty, które mamy na niektórych lotniskach, gdzie nie można uzyskać slotów, oczywiście jest też marka, nazwa. To właśnie jest wartością. Nikt z potencjalnych nabywców, z którymi rozmawiałem, absolutnie nie był zainteresowany żadnym z aktywów, o których tutaj mówiliśmy, czy to mówiliśmy o nieruchomościach, czy to mówiliśmy o spółkach takich jak Catering, handling, Petrolot, Casinos. Myślę, że nie muszę tego tłumaczyć.

Padło stwierdzenie jednego z posłów, że jest to spółka wydmuszka. Nie wiem, co to znaczy. W każdym razie mówię, co jest wartością takiej firmy, która ma taki model biznesowy jak nasza.

Przechodząc do połączeń daleko- i średniodystansowych, nie będę tłumaczył każdego kierunku, z którego rezygnujemy. Kierujemy się wyłącznie kwestiami biznesowymi. Jeżeli jest kierunek, który ma małe transferowanie, na którym firma nie zarabia do kosztów zmiennych, kierunek ten wymieniamy na ten, który jest bardziej przyszłościowy. Nasza ekspansja do Azji, którą zaczynamy z Dreamlinerami, zakładała, że latamy do miast, gdzie jesteśmy w stanie zapełnić tak biznes klasę, jak nową klasę Premium Club.

Dla państwa wiedzy, w nowym samolocie mamy osiemnaście miejsc w klasie biznes i dwadzieścia jeden w Premium Club. Patrząc na wyniki lotów do Hanoi, tam wypełnienie w biznes klasie było dwa, trzy miejsca, a więc absolutnie nie był to... Myślę, że w momencie, kiedy uruchamiano to połączenie, było to tylko ze względów taktycznych, a nie strategicznych, czekając na Dreamlinera. Pekin absolutnie jest kierunkiem, gdzie klasę tę będziemy zapełniali. Powtarzam, że linia, która ma siatkę połączeń, tzw. linia tradycyjna, jaką jest LOT, zarabia, jeżeli lata na lotach długodystansowych, ma wysoki stopień transferów w porcie matce oraz zapełnia tzw. przód samolotu, czyli biznes klasę oraz w naszym przypadku Premium Club.

Jeżeli chodzi o flotę samolotów, mówiąc o tym, że będziemy mieli najnowocześniejszą flotę samolotów, mówię o całej siatce. Zaczynając od Dreamlinerów, od dnia 3 marca wszystkie samoloty w naszej siatce połączeń do Azji i do Ameryki, będą to samoloty nowe. W tej chwili mamy dwadzieścia osiem Embraerów E-Jetów. Jest to spójna flota. Operujemy jeszcze kilkoma Boeingami 737. Są to samoloty, które mają kilkanaście lat, których leasingi operacyjne wygasają. Ostatni wygasa w roku 2014.

Budując nasz plan biznesowy na najbliższe pięć lat do roku 2018... Taki plan jest. Nie jest tak, że nie mamy i nie wiemy, w którym kierunku idziemy. Plan jest i jest konsekwentnie realizowany. Z naszych wyliczeń wynika, że potrzebowalibyśmy dwa większe samoloty niż Embraer 195. A więc na tym etapie absolutnie nie opłaca się wprowadzanie nowego typu samolotu, ponieważ jest to duży koszt. Do roku 2018 nie zakładamy, żeby samolot Airbus A320 bądź nowy 737 wszedł czy do siatki, co absolutnie nie przeszkadza, że myślimy o tym. Jeżeli w dłuższej perspektywie rynek będzie się rozwijał i nasze przewozy będą się rozwijały tak, jak zakłada budżet, prawdopodobnie po roku 2018 samolot ten będzie.

Z ust pana Zimakowskiego padło stwierdzenie, że LOT przegrywa i podał przykład – usłyszałem tu dwie nazwy – Air France i Lufthansy. Otóż dla pana wiedzy, w drugim kwartale tego roku Air France stracił ponad 800.000 tys. euro. LOT w drugim kwartale miał wynik pozytywny. Lufthansa za pierwsze półrocze zanotowała stratę. Są to linie, które z roku na rok w znaczny sposób pogarszają wyniki.

Jeżeli chodzi o ludzi bez doświadczenia, słyszę to za każdym razem, gdy tu przychodzę. Myślę, że LOT jest trochę inaczej postrzegany z zewnątrz niż tutaj przez nas. LOT został wyróżniony. Po raz drugi w osiemdziesięciotrzyletniej historii LOT-u osoba z LOT-u w mojej osobie – mam ten zaszczyt – została wybrana do ciała, które jest najbardziej reprezentatywne, tzn. do zarządu gubernatorów IATA, co może też o czymś świadczy i daje wyraz temu, jak są postrzegane zmiany, które są w spółce LOT.

Któryś z posłów powiedział, że wyniki, które pokazywałem, poprawa wyników jest związana z wyprzedażą spółek. Nie, panie pośle. Jest to wynik z działalności podstawowej. Wynik ze sprzedaży spółek jest trochę niżej. Odzwierciedla to poprawę na działalności podstawowej, czyli na operowaniu na naszej siatce.

Jeżeli chodzi o outsourcing działu sprzedaży – tak to zostało nazwane – to nie jest outsourcing działu sprzedaży, tylko części call center, która jeszcze u nas była, ponieważ większą część call center wyoutsourcowano już w zeszłym roku. Chodzi o trzydzieści osiem osób. Mówimy tutaj o sprzedaży aktywów, które są niestrategiczne. Call center to nie jest dział, który normalnie jest w linii. Firmy, które się w tym specjalizują, mają bardzo dużą elastyczność ze względu na to, że call center jest potrzebny wtedy, kiedy lotniska są zamykane z powodu burzy, jeżeli odwoływane są samoloty. Spółka, która zajmuje się siatką, która ma latać, nie ma takiej elastyczności. Po to, żeby nie szukać daleko, czy to Wizzair, czy to EuroLot, czy to Lufthansa są to spółki, które absolutnie mają outsourcowany call center. Nigdy nie był insource, zawsze był outsource.

Nie będę komentował, być może pan mecenas powie, jak były przeprowadzane procedury przetargowe, ponieważ prosiłem, żeby to sprawdził. Komentarz polityczny. Jak mówię, nie patrzę, jaka partia, kupuje u nas bilet. Dla mnie tak klient, jak i dostawca nie ma żadnego znaczenia. Nie interesuję się tym, z jakiej jest partii, ponieważ wszystkich klientów traktuję tak samo. Jeżeli chodzi o sam przetarg, proszę krótko, panie mecenasie.

Dyrektor Biura Prawnego PLL LOT S.A. Mariusz Skowronek:

Szanowny panie przewodniczący, Mariusz Skowronek, radca prawny, dyrektor Biura Prawnego.

W maju tego roku został rozpoczęty przetarg. Skierowano zapytanie aż do dwudziestu pięciu podmiotów. Piętnaście z tych podmiotów było zainteresowanych, brało udział w przetargu. Było kilka spotkań, na koniec została wyłoniona firma Personnel Service, która jest spółką zależną od Work Service. Dała ona najlepszą cenę i to właściwie było wystarczające. Poza tym firma ta miała najlepsze portfolio, najlepsze doświadczenie w tego typu przedsięwzięciach. Było to wystarczające do podjęcia tego typu decyzji, iż z firmą tą będziemy dalej współpracować. Dziękuję bardzo.

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Marcin Piróg:

Przechodząc do Dreamlinera, była sprawa... Pan Zimakowski powiedział, że koszt pasażerokilometra będzie taki sam. Absolutnie tak. Mamy analizy, które pokazują, że koszt pasażerokilometra będzie porównywalny na jakimkolwiek rejsie, który wykonujemy. Jest tak, że wyższe koszty leasingu finansowego, który będziemy mieli, kompensują oszczęd-

ności na paliwie i oszczędności na obsłudze technicznej. To, co się zmieni, zmieni się w diametralny sposób, są to przychody, ponieważ przy tych samych kosztach szacujemy, że na jednym rejsie będzie 20% więcej przychodów, co w sposób absolutnie rewolucyjny zmieni rentowność połączeń. Skąd się to bierze? W tej chwili, jak pan wie, mamy samoloty, które mają pojemność biznes klasy pomiędzy szesnaście a dwanaście miejsc, nie mamy Premium Club. Miejsca te nie zawsze są zapełnione. Współczynnik zapełnienia mamy około 50%. Liczymy, że z biznes klasą, która standardem będzie porównywalna z first klasą naszych europejskich konkurentów, oraz z Premium Club, który będzie porównywalny z tym, co w tej chwili mamy z biznes klasie 767, wypełnienie będzie na poziomie, nawet konserwatywnie zakładając, 60%. Symulacje pokazują, że będzie 20% więcej na rejsie. W przypadku takiego rejsu jak Warszawa-Pekin jest to 150 tys. zł. Przemnażając przez liczbę rejsów, jaką wykonujemy w ciągu roku, może pan sobie łatwo policzyć, jaka będzie różnica. A więc po części ma pan rację, jeżeli chodzi o stronę kosztową, nie powiedział pan o stronie przychodowej, która znacznie się zmieni.

Rozszerzając odpowiedź pana ministra, jeżeli chodzi o dostawę Dreamlinerów, LOT na początku tego roku podpisał piąty i ostatni już aneks, który po negocjacjach określał, jakie kompensacje, jakiego typu, w jakiej wysokości poniesie Boeing z tytułu piątego już opóźnienia. Samolot jest opóźniony o cztery lata. Zakontraktowany w 2005 roku, pierwszy miał przylecieć w październiku 2008 roku. Przyleci w listopadzie 2012 roku. Oczywiście były uwzględniane straty, które były zwłaszcza w tym roku, ponieważ brak samolotów daje się we znaki. Jakakolwiek usterka powoduje, że mamy albo opóźnienia, albo odwołania lotów. Było to dyskutowane z Boeingiem. Może podam rząd wielkości, ponieważ nie będę ujawniał dokładnych liczb. Jeden samolot katalogowo to 180.000 tys. dolarów. Zapłaciliśmy grubo kilkadziesiąt milionów dolarów mniej. Mówię tutaj o pierwszych pięciu samolotach. Cennikowo mielibyśmy zapłacić pięć razy 180.000 tys. dolarów. Suma, którą zapłacimy, jest o kilkaset milionów niższa.

Muszę powiedzieć, że od stycznia nie rozmawiamy już o opóźnieniach. Samolot, który pokazywałem, był po to, żeby pokazać – pamiętam, że na ostatnim posiedzeniu Komisji, na którym tutaj byłem, wszyscy mówili, że jest to fantom, że samolotu nigdy nie będzie – że samolot jest, jest na linii produkcyjnej. Pierwszy samolot, który tutaj przyleci, stoi już na płycie.

Jeżeli chodzi o obsługę techniczną Dreamlinera, spółka w ostatnich miesiącach podpisała trzy kontrakty. Na obsługę silników z Rolls-Royce`m. Podpisała umowę na pulę części zamiennych z Air France-KLM Industry. Podpisała umowę ze spółką Monarch na obsługę techniczną, dużą część obsługi technicznej. Jeżeli potrzebne będą bardziej szczegółowe odpowiedzi, to wiem, że są rozmowy pomiędzy spółkami LOT AMS a Monarch, jeżeli chodzi o podwykonawstwo pewnych rozmów. W każdym razie w tej chwili spółka ma zapewnioną obsługą techniczną samolotów, które tutaj przylecą.

Po to, żebym mógł złapać następne wątki, o odpowiedź w sprawie finansowania Dreamlinera poproszę pana prezesa Mazura.

Członek zarządu PLL LOT S.A. Zbigniew Mazur:

Zbigniew Mazur. Dzień dobry. Członek zarządu do spraw finansowo-ekonomicznych.

Jeżeli chodzi o finansowanie dostaw samolotu Boeing 787, chciałbym podzielić się taką wiedzą, iż standardem w branży lotniczej jest finansowanie samolotów w strukturach leasingu finansowego bądź operacyjnego. Samolotów nie kupuje się na własne księgi, dlatego że stanowiłoby to dla przewoźników lotniczych zbyt duże obciążenie bilansu. Jest to praktyka na tyle powszechna, że stosują ją nawet największe tuzy w branży lotniczej, tzn. na przykład linie z Bliskiego Wschodu jak Emirates, Edihat. Śledząc, monitorując rynek transakcji lotniczych mam takie informacje, iż absolutnie instytucje finansowe chwalą się takimi transakcjami.

W naszym przypadku finansowanie będzie zbudowane w oparciu o gwarancje Ex-Im Banku. LOT zawierając kontrakt na dostawę samolotów Boeing 787 w 2005 roku, uzyskał deklaracje federalnego banku, Ex-Im Banku, który jest odpowiednikiem – to pewne uproszczenie – naszego KUKE. W tej chwili jesteśmy w procesie aplikacyjnym. Z moich informacji wynika, iż decyzja finalna będzie w październiku. Jest to zgodnie z harmo-

nogramem, który jest zbieżny z dostawą samolotów. Będziemy mieli gwarancje Ex-Im Banku. Wraz z tą gwarancją pozyskamy finansowanie z podmiotów zewnętrznych. Tak jak w przypadku wszystkich działań związanych z uruchomieniem operowania samolotu 787, zrobiliśmy proces przetargowy. Wysłaliśmy zapytania do pięćdziesięciu instytucji. Dostaliśmy piętnaście ofert na finansowanie w leasingu finansowym i dziesięć w leasingu operacyjnym. Po przeprowadzeniu, po ocenie ofert, po sporządzeniu krótkiej listy i doprecyzowaniu wszystkich aspektów mamy wybrany podmiot. Jest to podmiot amerykański, który w oparciu o gwarancje Ex -Im Banku udzieli nam finansowania. Wedle mojej wiedzy właściwie praktycznie zabezpiecza to dostawy samolotów od strony finansowej.

Chciałbym powiedzieć, że na obecnym etapie praktycznie zakończyliśmy kwestie inwestycyjne związane z zakupem samolotów. Wpłaciliśmy odpowiednie zaliczki, co też było bardzo dużym obciążeniem naszego cash flow w tym roku. Po części skutkuje to pewnymi płynnościowymi wyzwaniami finansowymi w dniu dzisiejszym. Ostateczne rozliczenia, które będą miały charakter pewnego tuningu, będą realizowane w momencie odbioru samolotu w dostawach, które widzieliście państwo na prezentacji. Dziękuję._

Pan Henryk Zimakowski, mniejszościowy akcjonariusz PLL LOT S.A.:

Przepraszam, czy będzie to leasing finansowy czy operacyjny?

Członek zarządu PLL LOT S.A. Zbigniew Mazur:

Decyzje o tym będziemy podejmować w oparciu o ostateczny charakter gwarancji Ex-Im Banku. Ex-Im Bank jest tutaj suwerenny. Aplikowaliśmy o pokrycie gwarancją w zakresie leasingu finansowego dostawy pięciu samolotów. O takim wniosku mówimy. Przedmiotem decyzji będzie pięć samolotów. Kolejne trzy, dostaw których spodziewamy się w kolejnych latach, będą przedmiotem oddzielnej aplikacji. Czekamy na decyzje Ex-Im Banku ponieważ od tego zależy, w jaką strukturę pójdziemy. Aplikujemy o leasing finansowy.

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Marcin Piróg:

Przechodząc do sprawy tego, że pan poseł Jaworski był dzisiaj opóźniony przez samolot, oczywiście zawsze zdarzy się, że jest jakieś czy to opóźnienie, czy to odwołanie. Patrząc na statystyki z pierwszych sześciu miesięcy – ponieważ porównujemy się do przewoźników europejskich – jeżeli chodzi o regularność, tzn. ile samolot rzeczywiście lata w stosunku do tego, co było zaplanowane, średnia AEA wynosi 99,1%. W spółce LOT za pierwsze sześć miesięcy wskaźnik ten wynosi 99,35%. Jest to o dwa punkty wyżej niż w roku poprzednim. Jeżeli chodzi o punktualność, czyli o to, czy samolot wylatuje o czasie, średnia europejska wynosi 82%, a wynik LOT-u za pierwsze sześć miesięcy to 88,5%. Jest to wynik, który jest o dziewięć oczek wyższy niż w roku poprzednim. To, co się dzieje w tej chwili, to wymiana floty na rynku krajowym, wymiana z samolotów ATR na Q400. Zawsze w takich sytuacjach występują pewne perturbacje, za które oczywiście przepraszamy, ale myślę, że parametry, o których wspomniałem wcześniej, mówią, że idziemy w dobrym kierunku.

Obsługa pasażera biznes klasy. Wiem, że w portach regionalnych niekiedy są pewne ograniczenia. Zdajemy sobie z tego sprawę. Jednak największą wagę przykładamy do Lotniska Chopina w Warszawie, ponieważ tam transferujemy pasażerów. Współczynnik tranzytu w tej chwili wynosi 45%, a więc właściwie co drugi pasażer, który przylatuje do Warszawy, przesiada się i leci dalej z LOT-em. Stąd nasze wysiłki o port Chopina w Warszawie.

Podam tutaj kilka liczb. W ciągu ostatnich dwudziestu czterech miesięcy stopień – mówiliśmy tutaj o autobusach – procent samolotów podjeżdżających do rękawa wzrósł z 18 do 70%. Nie muszę już mówić, ponieważ wszyscy korzystają i myślę, iż wiedzą, że jest LOT Business Lounge Polonez na pierwszym piętrze w terminalu 2. Są transfer deski, których nie było. Są tak w strefie Schengen, jak i non Schengen. Mamy minimum connecting time, który jest najlepszy w Europie, ponieważ przy przesiadkach Schengen-Schengen zeszliśmy do trzydziestu minut, a non Schengen-Schengen do trzydziestu pięciu. Jest to najlepszy wynik w Europie. Obok Wiednia jesteśmy portami, które są wiodące. Uruchamiamy teraz kioski do service check-in. Czynimy też starania i myślę, że w najbliższych miesiącach będzie nie tylko osobna strefa dla pasażerów biznes, ale chcemy

też zrobić osobno wejście dla biznes klasy LOT-u, tylko LOT-u. Chcemy, żeby to wszystko miał nie tylko nasz pasażer biznesowy, ale nasi pasażerowie w porcie w Warszawie.

Przejdę teraz do EuroLOT-u. Było dużo pytań związanych z EuroLOT-em. Nie będę się wypowiadał, czy umowy były korzystne czy niekorzystne. Są to umowy, które były rozwijane przez ostatnie dziesięć lat. Umów tych jest czterdzieści kilka. W tej chwili przechodzimy do... Może bardziej skupię się na tym, co przed nami. Przed nami nowa umowa, która zacznie funkcjonować od zimy AITA-owskiej na Q400. Są to inne stawki, ponieważ jest to samolot innej klasy. Są też inne wymagania w stosunku do naszego partnera z EuroLOT-u.

Padło stwierdzenie, że całe ryzyko ciąży na spółce LOT. Muszę powiedzieć, że kiedy dla przykładu samolot nie poleci, kosztami obciążany jest EuroLOT. To samo, jeżeli chodzi o pasażerów, którym według prawa mamy zwrócić 250 euro, jeżeli nie polecą lub polecą z opóźnieniem przekraczającym określony czas. Jest to nowa umowa. Wchodzi ona w życie na rynku krajowym. Docelowo od lata 2013 roku – mamy to wpisane w biznesplan – jest kolejna zmiana. ACMI i to, o czym przed chwilą wspomniałem, będzie obowiązywać w stosunku do wylotów EuroLOT-u z portów regionalnych za granicę. Chodzi o wszystkie loty, które w tej chwili są z Krakowa, Katowic, Wrocławia, Poznania czy Gdańska. Na rynku krajowym nowa umowa będzie zakładała to, że będziemy latać na slotach, będziemy mieli cover, ale loty, które będą krajowe, będą to loty K2, czyli loty EuroLOT-u. LOT będzie miał w sieci sprzedaży określoną liczbę miejsc i będzie z tego tytułu pokrywał koszty na pasażera i na miejsce. Jest to umowa, nad którą pracujemy, właściwie, którą doszlifowujemy. To konstrukcja, która jest już wbudowana w pięcioletni biznesplan LOT-u.

Jaka część środków ze sprzedaży majątku została przeznaczona na spłatę handlingu? Jeszcze spłacamy handling. Jeżeli chodzi o FaceAir, chyba zostało jeszcze 13.000 tys. dolarów. Poza tym są odsetki w wysokości około 5000 tys. dolarów i koszty prawnicze w wysokości 500 tys. dolarów. Jest to kwota, którą musimy spłacić do czerwca 2013 roku. Wtedy pozbędziemy się tego bagażu.

Koszty nietrafionego handlingowania w zależności od tego, jak się liczy, to pomiędzy 300.000 tys. a 600.000 tys. zł. Jaka jest to część? Oczywiście na to też poszedł majątek, który sprzedaliśmy, z tym że pieniądze te trudno podzielić. Sprzedajemy aktywa niestrategiczne po to, żeby zapewnić rozwój spółki, po to, żeby pokryć zobowiązania z przeszłości, które ciążyły na spółce LOT, żeby, jak się to mówi, wyczyścić finanse firmy i po wymianie floty funkcjonować w normalny sposób, ponieważ biznesplan zakłada, że od momentu wymiany floty cash flow, który będzie generowała spółka, będzie pozytywny. W biznesplanie nie zakładamy dofinansowania z zewnątrz. Jeżeli prognozy sprawdzą się, oczywiście jest ryzyko związane z ceną paliwa, ale przy dzisiejszych cenach paliwa, czyli przy cenie za baryłkę Brenta na poziomie 115 dolarów, spółka będzie generowała pozytywny cash flow i będzie zarabiała pieniądze.

Może teraz trochę o płynności, ponieważ padło takie pytanie. Po to, żeby sfinansować wymianę floty i żeby dotrwać do momentu, kiedy będziemy spółką zarabiającą pieniądze – czyli najbliższe sześć miesięcy – jest sprzedaż aktywów, które są niestrategiczne. Oczywiście zawsze jest ryzyko, że tego nie sprzedamy, ale prognoza płynnościowa pokazuje, że spółka będzie miała cash i będzie cash generowała. A więc najbliższe kilkanaście miesięcy to schodzenie z należności przeterminowanych, które mamy w tej chwili. Nie mamy długów w banku. Mówię to po to, żebyście państwo wiedzieli, że LOT nie ma długów w banku. W tej chwili posiłkujemy się np. porozumieniami z naszymi partnerami, które powodują, że nie wchodzimy w należności przeterminowane. Posiłkujemy się porozumieniami np. z portem lotniczym, żeby w kasie LOT-u była gotówka.

Poproszę pana mecenasa. Były poruszane wątki łamania prawa. Chciałbym, żeby pan mecenas to skomentował.

Dyrektor biura PLL LOT S.A. Mariusz Skowronek:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo!

Zacznę od pytania pana posła Suskiego dotyczącego działalności spółki OLT. Czy była to próba doprowadzenia do upadłości LOT-u? Powiem tak. Gra słów, na którą zwrócił

uwagę pan poseł na pewno jest istotna – OLT – ale dużo bardziej istotna była dalsza nazwa spółki pojawiająca się w reklamie, a mianowicie „nowe polskie linie lotnicze". Jak tylko reklama ta ukazała się w lutym, natychmiast skierowano wezwanie do dobrowolnego zaniechania naruszeń. Była odmowa. Wobec tego w dniu 2 kwietnia złożyliśmy wniosek o zabezpieczenie w postaci zakazu używania nazwy „polskie linie lotnicze". Była tam też wykorzystywana reklama, którą mieliśmy od sześciu miesięcy. Tego również sąd zakazał. Postanowienie stało się prawomocne.

Powiem tak. To, co jest najbardziej ciekawe, to to, że kilka miesięcy wcześniej jako spółka LOT doświadczyliśmy bardzo podobnego zachowania, albowiem powstała spółka LOT Air. Pan poseł Suski – myślę, że było to przejęzyczenie, a może rzeczywiście wprowadzenie w błąd – powiedział, że spółka matka zwolniła z pracy pracowników związków zawodowych, którzy zakładali. Właśnie o to chodzi. Tak samo w błąd była wprowadzana też opinia publiczna. LOT Air nie miał i nie ma nic wspólnego ze spółką Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.

Proszę państwa, spółka LOT Air była założona przez panią Elwirę Niemiec, przewodniczącą Związku Zawodowego Personelu Pokładowego PLL LOT S.A., przez pana Romualda Piaścińckiego, wiceszefa Związku Zawodowego Pilotów Liniowych PLL LOT S.A., jak również panią Annę Modzelewską, która przewodniczy temu związkowi. Nie od razu podejmowaliśmy działania. Dopiero seria artykułów w „Lotowskiej Bibule" – było takie czasopismo – która jasno pokazywała, że spółkę tę interesuje przejęcie masy upadłościowej, pokazała, w jakim kierunku spółka ta zmierza. Zaczęliśmy analizować wypowiedzi założycieli spółki. Chociażby baner, jaki mamy naprzeciwko siedziby, gdzie sugeruje się, że personel jest dyskryminowany, że bezpieczeństwo jest zagrożone, w ewidentny sposób zmierza do osłabienia wartości spółki. Podważa to wiarę konsumenta, klienta w to, że będzie mógł bezpiecznie latać naszymi liniami.

Bardzo wszystkim państwu znane wydarzenie awaryjnego lądowania pana kapitana Wrony. Wszyscy byliśmy szczęśliwi, że tak się to zakończyło. Wszyscy pracownicy siedzieli do późna w nocy kolejnego dnia, żeby jak najszybciej usunąć samolot, żeby jak najszybciej sprawę tę wyjaśnić. Natomiast osoby, które założyły spółkę LOT Air udzielały wywiadów w mediach, gdzie podważano kompetencję osób kierujących spółką, gdzie sugerowano obniżenie bezpieczeństwa lotów. Podkreślę państwu, że wstępny raport PKWL wskazywał, że nie było najmniejszego zaniedbania ze strony spółki. Pokazuję to państwu. A więc na pytanie pana Romualda Piaścińskiego, komu zagraża spółka LOT Air, odpowiem, że spółka ta zagraża normalnemu funkcjonowaniu spółki Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., tym bardziej zagraża, że we władzach tej spółki zasiadają osoby nie będące pracownikami, powiem więcej, również współpracujące z OLT.

Musieliśmy więc podjąć takie działania. Są to działania wyjątkowe. Mamy świadomość art. 32. W związku z tym, co zrobiliśmy, będziemy w tej chwili czekali na rozstrzygnięcie sądu.

Jeszcze jedna rzecz. Była podniesiona kwestia, że pani Elwira Niemiec została zwolniona w związku z referendum strajkowym. Jest to nieprawda. Pani Elwira Niemiec jedynie posądziła zarząd, że była utrudniona akcja strajkowa. Byłoby to przestępstwo, proszę państwa. A więc oczywiście musieliśmy tutaj zareagować. Jest pozew o naruszenie dóbr osobistych.

To tyle, jeżeli chodzi o sprawy prawne, o które państwo pytaliście. Bardzo dziękuję.

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Marcin Piróg:

Kontynuuję odpowiedzi na państwa pytania. Padło pytanie, w którym kierunku rozwija się LOT. W kierunku azjatyckim. Pod kierunek azjatycki rozwijamy też siatkę połączeń z Europy, ponieważ zależy nam na tym, żeby sprowadzić do Warszawy pasażera zachodnioeuropejskiego, żeby tam przesiadał się na nasze loty, na razie do Pekinu. W przyszłym roku planowane jest zwiększenie częstotliwości operowania do Pekinu z trzech do pięciu tygodniowo oraz po sezonie letnim otwarcie Tokio. W kolejnych latach myślimy o Seulu, myślimy o Szanghaju tak, żeby siatka ta miała nie tylko mocny Zachód i Amerykę Północną, ale żeby z drugiej strony tak samo mocna była też Azja, ponieważ generuje nam to traffic w Europie.

Jeszcze raz powiem, ponieważ z państwa wypowiedzi mogła być percepcja, że LOT zamyka połączenia. Nie, LOT się rozwija. Przypomnę, że w tej chwili, za kilka tygodni otwieramy codzienne połączenie do Hannoveru, w kolejnym miesiącu do Stuttgartu. Zwiększamy częstotliwość na niektórych kierunkach, żeby tam, gdzie latamy raz dziennie, latać dwa razy dziennie i pozyskać klienta biznesowego. Chcemy zwiększyć operowanie z Ukrainą. Na razie przeszkadzają nam w tym władze ukraińskie. Niemniej tak ze Wschodu, jak i z Zachodu chcemy transferować i zabierać pasażera na pokład czy to do Azji, czy do Stanów Zjednoczonych.

Nowy Jork. Padło pytanie o Newark. Tak, konsolidujemy nasze operacje na JFK. Była analiza, który z tych portów jest lepszy. Nie chcemy latać do dwóch, ponieważ pasażer jest zdezorientowany, jeżeli musi zobaczyć, w jakim dniu tygodnia, gdzie przyleci. Chcemy latać tak, że gdziekolwiek LOT lata, lata codziennie o tej samej godzinie i w to samo miejsce. Taki jest cel, gdyż tylko wtedy można zarabiać. Na razie jeszcze to, co będzie na JFK, nie jest idealne, ponieważ będą różne godziny, ale to ze względu na klienta tranzytowego ze Wschodu. Docelowo gdziekolwiek będziemy latali, chcemy latać codziennie o tej samej godzinie tak, jak to robią najwięksi.

Pan przewodniczący Oziembała powiedział, że nie ma takiej linii, która lata tylko z jednego miasta. Nie szukając daleko, British Airways lata tylko z Londynu. Wszystkie linie, które mają się dobrze, właściwie koncentrują się na jednym porcie. Absolutnie do tego dążymy. Jak powiedziałem o spółce EuroLOT, chcemy, żeby z portów regionalnych operował EuroLOT, a nie LOT. Naszymi samolotami chcemy wzmacniać siatkę, rozwijać połączenia europejskie, wschodnioeuropejskie, feedowanie na tzw. long haul.

Teraz poproszę pana Grzegorza Kossowskiego, żeby poruszył kwestie liczby związków, sporów zbiorowych.

Pełnomocnik zarządu PLL LOT S.A. do spraw dialogu społecznego Grzegorz Kossowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo!

Pan przewodniczący pytał o liczbę związków zawodowych funkcjonujących w spółce LOT. W całej grupie funkcjonuje dziewięć związków zawodowych. Są to dwa związki, które funkcjonują w obszarze pilotów, trzy związki funkcjonujące w obszarze personelu pokładowego, trzy związki naziemne, w tym z owych trzech związków dwa funkcjonują również w obszarze AMS, i jeden związek, który sensu stricte jest związany tylko z LOT AMS.

Nie chciałbym się odnosić do tego, jak wyglądał dialog w firmie. Najlepszą odpowiedzią jest to, że z chwilą, kiedy odeszła, zakończyła kadencję pani prezes do spraw pracowniczych, pan prezes podjął decyzję o zmianie na stanowisku pełnomocnika zarządu do spraw dialogu społecznego. Powierzył tę funkcję mojej osobie. Rozmawiałem z panem prezesem na ten temat. Mamy wspólny pogląd, jak należy prowadzić dialog, ponieważ nie był on najlepszy. Jest to oczywiste. Stąd są owe zmiany.

Natomiast jeżeli są konflikty, nie nazywałbym ich konfliktami, ponieważ są to sprawy, o których mówił już pan prezes oraz pan mecenas. W tych sprawach, gdzie konieczna jest decyzja sądu, będziemy czekali na rozstrzygnięcie. O pozostałych sprawach będziemy rozmawiać do bólu tak, żeby osiągnąć konsensus. Mogę tylko obiecać jedno, że będę się kierował maksymą, którą powtarzał mój tata, że człowiek jest to taka substancja, której istotę stanowi myślenie. W ten sposób będę starał się zachowywać.

Natomiast jak państwo usłyszeliście to, co mówiły osoby zgromadzone na tej sali, to, co mówił zarząd, czy chcemy czy nie chcemy, LOT zmienia się, i to zmienia się radykalnie. Niemniej LOT nie tylko radykalnie się zmienia, LOT zmienia również swoje otoczenie, i to tak bardzo, że teraz musimy zmienić samych siebie, żebyśmy mogli odnaleźć się w tym wszystkim i normalnie funkcjonować. Chciałbym, żeby tak się stało. Dziękuję bardzo.

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Marcin Piróg:

Dziękuję. Wydaje mi się, że wyczerpałem pytania z listy, którą sobie zanotowałem.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję, panie prezesie. Czy ktoś potrzebuje uzupełnienia? Pytam teraz państwa posłów. Nie widzę.

Bardzo dziękuję. Zamykam posiedzenie.